



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉSOLUTION 2309 (2016) DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DES NATIONS UNIES

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 39^e session de l'Assemblée a pris note de l'adoption de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies et, en conséquence, a accéléré plusieurs mesures. Étant donné que la 40^e session de l'Assemblée marque le troisième anniversaire de cette résolution historique, l'OACI et ses États membres devraient s'engager dans un programme de sûreté pour le prochain triennat axé sur la poursuite de la mise en œuvre des principes clés de cette résolution.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) ;
- b) à demander instamment au Conseil de poursuivre ses travaux sur la manière d'améliorer l'affectation de ressources et la priorisation du portefeuille de sûreté de l'aviation de l'Organisation, notamment en effectuant une étude de faisabilité sur la création éventuelle d'une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, comme préconisé dans les conclusions de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) tenue en novembre 2018 ;
- c) à demander aux organes appropriés (tels que le Groupe d'experts AVSEC) de lancer des programmes de travail axés sur les principes de la résolution 2309 du Conseil de sécurité, y compris la gestion des risques (notamment des orientations sur les politiques fondées sur les risques et la prise de décisions opérationnelle), la technologie, les techniques innovantes ainsi que le contrôle de la qualité et la supervision ;
- d) à demander aux organes appropriés (tels que le Groupe d'experts AVSEC) d'examiner le processus d'élaboration et d'adoption des normes de sécurité et des outils connexes, y compris la manière dont la politique est examinée, les résultats de sécurité souhaités clairement articulés et les impacts évalués.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités et les mesures visées dans la présente note seront mises en œuvre sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires comme le Fonds AVSEC.

<i>Références :</i>	Résolution 2039 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) (Doc 10118)</i> <i>Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Doc 10123)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Immédiatement avant la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, en septembre 2016, le Conseil de sécurité des Nations Unies a pris une mesure historique face à la menace persistante du terrorisme pour l'aviation civile en adoptant à l'unanimité la résolution 2309 (2016). En tant que première résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies centrée exclusivement sur des questions liées à la sûreté de l'aviation, cette résolution élève la sûreté de l'aviation au rang de question prioritaire pour le Conseil et, globalement, pour tous les États membres. Elle réaffirme les responsabilités partagées de tous les États membres et de toutes les parties prenantes du système aéronautique mondial, en « [n]otant que le caractère mondial de l'aviation fait que les États dépendent les uns des autres en ce qui concerne l'efficacité des systèmes de sécurité de l'aviation », et « dépendent les uns des autres pour doter l'aviation d'un environnement commun sûr ». En un mot, le système aéronautique mondial est aussi sûr que ses points les plus vulnérables.

1.2 Par la résolution 2309, le Conseil de sécurité demande instamment aux États de prendre des mesures pour consolider et renforcer les systèmes de sûreté de l'aviation, et de veiller à ce que les mesures de sûreté de l'aviation soient efficacement mises en œuvre de manière continue et durable, en soulignant l'importance de facteurs tels que l'affectation de ressources, le contrôle de la qualité et la supervision, ainsi que la promotion d'une culture de sûreté efficace. Cette résolution souligne la nécessité pour les États de prendre des mesures de sûreté fondées sur les risques, en veillant à ce que les activités d'atténuation tiennent compte des menaces en évolution et de plus en plus nombreuses qui pèsent sur l'aviation. En outre, les capacités de contrôle et de supervision de la qualité doivent être développées afin que les États puissent déterminer de manière appropriée les lacunes et les vulnérabilités et y faire face de manière adéquate.

1.3 La résolution 2309 souligne en particulier le rôle de l'OACI en tant qu'organisme des Nations Unies chargé d'élaborer des normes mondiales de sûreté de l'aviation, de surveiller la mise en œuvre efficace de ces normes et d'aider les États à s'y conformer. Son adoption a été largement saluée lors de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI et a donné l'impulsion pour accélérer l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde de l'OACI (GASeP) et défendre un solide programme de sûreté de l'aviation pour le triennat.

2. ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉOLUTION 2309 (2016) DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DES NATIONS UNIES

2.1 À la demande pressante de l'Assemblée, le GASeP a été rapidement élaboré par un groupe de travail du Groupe d'experts AVSEC et adopté par le Conseil de l'OACI lors de sa 212^e session en novembre 2017. Des feuilles de route régionales ont été élaborées à l'appui de ce plan tout au long de l'année 2018. Elles ont été finalisées à une série de réunions régionales de haut niveau dont l'aboutissement a été un sujet de discussion essentiel lors de la deuxième Conférence de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, tenue en novembre 2018. La résolution 2309 du Conseil de sécurité des

Nations Unies a souligné l'interdépendance du système de l'aviation mondiale ; à son tour, le GASeP vise d'une part à fournir une orientation stratégique et les feuilles de route régionales connexes décrivant les initiatives spécifiques qui montrent de manière détaillée comment l'OACI, les États et les parties prenantes devraient œuvrer pour avoir un impact positif sur la sûreté de l'aviation mondiale, d'autre part à assurer la mise en œuvre efficace et le respect des normes AVSEC de l'OACI.

2.2 Dans le même temps, de nombreux travaux ont été achevés à l'OACI sur des éléments clés de cette résolution, notamment le contrôle de la qualité, la documentation relative aux politiques et aux orientations, la formation, et d'autres outils connexes. Dans le domaine du contrôle de la qualité, le Secrétariat de l'OACI et les États membres continuent d'examiner et de faire évoluer le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), qui joue également un rôle clé dans les objectifs mondiaux inclus dans le GASeP. Le Doc 10108 (*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile*) de l'OACI continue d'être mis à jour chaque année pour refléter les changements survenus dans la situation de la menace et des risques au niveau mondial, et aider à identifier les domaines d'intervention du portefeuille AVSEC de l'OACI. Le renforcement des capacités a progressé, grâce aux programmes de formation et aux ateliers préparés et organisés dans l'ensemble du réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI et en collaboration avec les pays donateurs.

3. DÉFIS ET PROCHAINES ÉTAPES

3.1 Les travaux menés au cours du triennat précédent ont permis de constater certains progrès dans la mise en œuvre de la résolution 2309. Néanmoins, trois ans après l'adoption de cette résolution et compte tenu des menaces persistantes et changeantes qui pèsent sur l'aviation civile internationale, l'OACI et ses États membres devraient réaffirmer leur engagement à continuer de faire de la sûreté de l'aviation une priorité mondiale. Les travaux accomplis depuis la 39^e session de l'Assemblée ont permis de mettre en place un cadre mais, peut-être plus important encore, cela doit nécessairement être suivi d'une mise en œuvre efficace et durable, avec des résultats tangibles.

3.2 Le GASeP constitue un outil essentiel pour donner une orientation stratégique et présenter des initiatives sur lesquelles l'OACI, les États et les parties prenantes devraient concentrer leurs efforts. Il ne s'agit pas d'un document de réglementation et ne remplace pas les normes de sûreté figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté*. Le GASeP est un moyen de parvenir à une fin et, comme indiqué dans la mise à jour du Conseil sur le document, il doit rester un document évolutif qui est révisé pour guider de manière appropriée le travail de l'OACI, des États et des parties prenantes vers le but souhaité, à savoir l'application efficace et durable des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17. L'OACI doit travailler avec les États et ces parties pour prioriser le travail identifié par le GASeP. Les cinq priorités clés présentées dans le document font partie intégrante de la sûreté de l'aviation, mais elles doivent être hiérarchisées pour donner suite aux questions fondamentales, telles que le contrôle de la qualité et la supervision.

3.3 La résolution 2309 met clairement l'accent sur le renforcement des procédures de contrôle et l'optimisation de la promotion, de l'utilisation et du partage des nouvelles technologies et des techniques innovantes. Des progrès ont été accomplis pour concentrer davantage les efforts sur l'innovation dans la sûreté de l'aviation par le biais de l'OACI, sur le plan aussi bien des technologies que des processus. L'OACI a établi des tribunes telles que le symposium et salon de l'innovation sur la sûreté de l'aviation, qui se tient désormais chaque année, en vue de réunir des experts pour discuter des derniers développements et des innovations émergentes, ainsi que des défis, dans le but de fournir les informations les plus récentes à ceux chargés de la mise en œuvre de la sûreté. Des travaux importants se poursuivent avec les partenaires stratégiques, et par le biais du Groupe d'experts AVSEC et de son groupe de travail

sur l'innovation en sûreté de l'aviation, afin de trouver les moyens de communiquer des informations aux États sur les technologies et les procédures les plus appropriées pour permettre de faire face aux menaces. Cependant, il faut accroître le rythme de ces informations et de ces efforts pour répondre aux exigences de l'environnement dynamique dans lequel nous travaillons. Certes, il faut gérer les menaces nouvelles et émergentes en temps réel, mais la priorité doit aussi être accordée aux efforts visant à garantir la recherche et le partage des informations et des ressources nécessaires pour renforcer la base de référence de la sûreté de l'aviation au niveau mondial.

3.4 L'un des principes fondamentaux de la résolution 2309 est l'intégration de la gestion des risques dans le système de sûreté de l'aviation, au niveau tant des politiques que des opérations. Depuis la première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en 2012, l'OACI et ses États membres sont de fervents défenseurs de la « sûreté fondée sur les risques » comme la direction souhaitée à l'échelle mondiale. Le Doc 10108 (*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile*) et le Doc 8973 (*Manuel de sûreté de l'aviation*) fournissent des indications détaillées sur les cadres d'analyse des risques. L'atelier de l'OACI sur la gestion des risques donne des orientations aux États dans la détermination de l'état de leur contexte national de sûreté de l'aviation civile. Cependant, il reste une lacune en ce qui concerne le passage à l'étape suivante, c'est-à-dire comment prendre et utiliser les analyses de risque et d'autres données pour éclairer et permettre la prise de décisions stratégiques fondées sur les risques et mettre en œuvre des mesures de sécurité opérationnelles judicieuses basées sur ceux-ci. La prise de décision basée sur les risques permet d'adopter des systèmes de sûreté de l'aviation dans lesquels les ressources sont allouées de manière efficiente et efficace pour faire face au niveau de risque. À un moment où les États et les parties prenantes s'efforcent de faire plus avec moins de ressources dans un environnement de menaces en évolution et de plus en plus nombreuses, il est indispensable de définir des orientations pour traduire l'évaluation des risques en décisions de politique et d'opérations. Le Groupe d'experts AVSEC a convenu de la nécessité d'entreprendre des travaux dans ce domaine, et il est important que la priorité soit accordée à ces travaux.

3.5 La modification des politiques et des normes n'aura d'incidence sur le niveau de référence de la sûreté mondiale que si la mise en œuvre de ces normes est efficace et durable — sinon, l'OACI et ses États membres n'auront réussi qu'à modifier le libellé des documents. Parallèlement à la prise de décisions fondée sur les risques, l'OACI et ses États membres devraient examiner le processus d'élaboration, de publication et de mise en œuvre des normes de l'Annexe 17. Lorsqu'un changement dans l'environnement de la menace nécessite une action rapide, les exigences mondiales devront être révisées rapidement. Cependant, les mises à jour de l'Annexe 17 n'équivalent pas immédiatement à une sûreté mondiale accrue, laquelle dépend de la mise en œuvre efficace des normes. Ces mises à jour doivent être effectuées de manière holistique : examen minutieux de la politique, articulation claire des résultats de sûreté souhaités et évaluation des impacts (avec une compréhension de l'éventail complet des impacts possibles au niveau mondial). En outre, l'OACI doit également s'assurer que sa boîte à outils (des éléments indicatifs aux possibilités de renforcement des capacités offertes) est appropriée pour prendre en charge ces changements.

3.6 Il va sans dire que les contraintes de ressources sont une réalité pour l'OACI, les États membres et les parties prenantes. Dans le même temps, il faut faire plus pour prioriser et financer la sûreté de l'aviation de manière appropriée. La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation a conclu à la nécessité d'examiner les ressources et la priorisation du portefeuille de sûreté de l'aviation de l'OACI, et a chargé le Conseil de mener une étude de faisabilité sur la possibilité de créer une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation comme option possible pour renforcer ce portefeuille, afin de parvenir à la parité avec la sécurité, en tenant toutefois compte de la croissance budgétaire nominale nulle et en notant la nécessité d'éviter cet exercice ait un impact négatif sur la sécurité et les autres priorités essentielles de l'Organisation. Il était prévu que cette étude soit achevée avant la 40^e session de

l'Assemblée. Le Conseil devrait veiller à achever entièrement ces travaux le plus rapidement possible afin que ceux prévus pour le prochain triennat bénéficient d'un soutien et de ressources appropriés. L'OACI devrait donner l'exemple à ses États membres dans ce domaine.

4. **CONCLUSION**

4.1 Depuis la 39^e session de l'Assemblée tenue en 2016, des progrès encourageants ont été enregistrés dans le domaine de la sûreté de l'aviation mondiale, mais la 40^e session de l'Assemblée doit définir un programme encore plus ambitieux pour le prochain triennat. Alors que le dernier triennat a défini le cadre grâce à l'élaboration du GASeP et des outils connexes, il faut désormais se concentrer sur les mesures, la mise en œuvre efficace, le suivi et les améliorations.

— FIN —