



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Sûreté de l'aviation - Politique

#### PROMOTION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et ses États membres<sup>1</sup> ainsi que les autres États membres de la Conférence Européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la foulée de l'adoption des Résolutions 2309 (2016) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies, l'approbation du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) par le Conseil de l'OACI a représenté une étape importante dans le renforcement des efforts de l'OACI pour poursuivre et intensifier la réponse mondiale aux menaces contre la sûreté de l'aviation. Les États membres de l'UE/CEAC prient instamment l'OACI, les États et les organismes de l'aviation de maintenir l'élan afin que la réalisation des objectifs du GASeP puisse donner, sans autre délai, des résultats concrets à l'échelle mondiale et hausser ainsi la barre de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation.

**Suite à donner :** La suite à donner par l'Assemblée est indiquée au paragraphe 5.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et Facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) Résolution A39-18 de l'Assemblée: <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> A40-WP/23 - <i>Mise en œuvre des programmes d'audits — Méthode de surveillance continue (CMA)</i> ; A40-WP/25 - <i>Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> A40-WP/26 - <i>Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2)</i> A40-WP/27 - <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> A40-WP/32 - <i>Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du</i>

<i>Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP CMA)</i>
---

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Macédoine du Nord, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 En octobre 2016, le Conseil de sécurité des Nations Unies ont adopté à l'unanimité la Résolution (UNSCR) 2309. Cette Résolution – la première à porter exclusivement sur la sûreté de l'aviation – exhorte l'OACI et ses États contractants à prendre des mesures en vue de l'établissement et la mise à jour de normes, la mise en œuvre effective de ces normes et le renforcement des capacités, pour faire face à la menace mondiale de terrorisme en évolution constante contre l'aviation civile.

1.2 Le 10 novembre 2017, une étape importante a été franchie avec l'approbation du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) par le Conseil de l'OACI. L'établissement du GASeP en une année seulement, bien plus rapidement que la période normale de préparation pour d'autres plans mondiaux comparables – témoigne de l'urgence et de l'importance de répondre aux défis établis dans l'UNSCR 2309, ainsi que de poursuivre et d'améliorer la réponse mondiale aux menaces contre la sûreté de l'aviation de façon plus générale.

## 2. MAINTIEN DES PROGRÈS DANS LE GASeP

2.1 En décidant d'approuver le GASeP, le Conseil de l'OACI a établi des objectifs pour la mise en œuvre efficace des normes de sûreté de l'aviation, à atteindre d'ici 2020, 2023 et 2030. Ces cibles sont utiles pour maintenir l'élan de la mise en œuvre du GASeP. La réalisation de ces objectifs dépendra non seulement de l'amélioration des performances des différents États dans la mise en œuvre effective de ces normes, mais aussi de la capacité de l'OACI de surveiller en permanence les progrès réalisés, tout en évaluant la mise en œuvre effective par tous les États membres. À cette fin, les propositions de réforme de l'USAP-CMA figurant dans la note A40-WP/32 seront des plus utiles.

2.2 Il importe que les États non seulement s'appuient mutuellement, mais aussi qu'ils soutiennent les efforts de l'OACI pour atteindre les objectifs du GASeP et les autres éléments de la feuille de route du GASeP. Les ressources disponibles dans le budget de l'Organisation pour 2020-2022 devront être utilisées efficacement et les États et les organismes aéronautiques, tels que les organisations régionales et sous-régionales et les acteurs de l'industrie devront également contribuer leurs connaissances spécialisées et leur soutien matériel et non matériel. C'est ainsi que nous assurerons collectivement les résultats concrets et pratiques du GASeP.

### 3. MISE EN ŒUVRE DU GASeP DANS LA RÉGION EUROPÉENNE

3.1 Dans le cadre des efforts de mise en œuvre du GASeP, conformément aux Résolutions 2309 (2016) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies, et à titre de contribution aux priorités de la Région EUR/NAT, les États membres de l'UE/CEAC ont pris de nombreux pas et lancé de nombreuses initiatives pour renforcer leurs régimes de sûreté de l'aviation et inviter la participation d'autres États non-européens au soutien apporté à la mise en œuvre du GASeP.

3.2 Le rôle actif d'organismes régionaux tels que l'Union européenne (UE) et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) dans le domaine de la sûreté de l'aviation a facilité l'harmonisation des mesures de sûreté de l'aviation au niveau européen, ainsi que le soutien de la mise en œuvre du GASeP. Le résultat est une mise en œuvre efficace de haut niveau des éléments critiques de l'aviation, qui, dans le cas des États de l'UE/CEAC, a atteint le niveau prévu par l'OACI pour son objectif de 2030.

3.3 Voici quelques exemples de l'engagement de la région européenne à la mise en œuvre du GASeP :

- a) Adoption le 23 janvier 2019 de l'amendement le plus récent à la législation de l'Union européenne<sup>1</sup>. Cela inclut les mesures prioritaires sur le GASeP : renforcement de la conscientisation et réponse à la situation et établissement de la culture de sûreté et des capacités humaines. En particulier, la mise à jour de la législation renforce le régime de vérification des références, considérée comme essentielle pour répondre avec efficacité aux menaces internes, dans le cadre d'une approche à couches multiples pour réduire la menace, incluant l'inspection/filtrage des personnes et des effets transportés. La législation mise à jour inclut également d'autres éléments importants liés aux mesures prioritaires pour le GASeP, tels que l'amélioration des ressources technologiques et la promotion de l'innovation.
- b) Le programme des travaux de la CEAC pour 2019-2021 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, défini par les Directeurs généraux des États membres de la CEAC, est totalement cohérent avec les priorités du GASeP, comme ce fut le cas avec le triennat précédent (2016-2018). Il inclut le soutien aux États pour l'élaboration d'éléments d'orientation sur une démarche axée sur les risques vis-à-vis de la sûreté de l'aviation, de la culture de sûreté, du matériel de sûreté et des comptes rendus de la sûreté.

3.4 Les États membres de l'UE/CEAC et les organisations européennes coopèrent activement avec tous les États membres de l'OACI, les partenaires internationaux et le Secrétariat de l'OACI, aux efforts et aux initiatives de promotion de l'application effective des normes de sûreté de l'aviation de l'OACI, à l'appui de l'*Initiative Aucun pays laissé de côté* de l'OACI. En particulier, des activités concrètes de renforcement des capacités, telles que le projet CASE I<sup>2</sup> et bientôt, le projet CASE II<sup>3</sup>, et les programmes

---

<sup>1</sup> Règlement d'application de la Commission (UE) 2019/103 du 23 janvier 2019 portant amendement du Règlement d'application (UE) 2015/1998 concernant la clarification, l'harmonisation et la simplification, ainsi que le renforcement de certaines mesures spécifiques de sûreté de l'aviation (Texte pertinent à l'EEA.), *OJ L 21, 24.1.2019, p. 13–22*

<sup>2</sup> Le projet CASE, financé par l'UE et mis en œuvre par la CEAC, a été lancé en 2016, pour une durée de quatre ans. Il a pour objet d'appuyer les efforts des États partenaires, en Afrique et dans la Péninsule d'Arabie, afin de réduire les menaces contre

de renforcement des capacités de la CEAC<sup>4</sup> soutiennent la mise en œuvre du GASeP. Ces efforts viennent s'ajouter à une vaste gamme d'activités de renforcement des capacités déployées par les différents États et organismes européens basés dans la région sur une base bilatérale ou multilatérale.

#### **4. OPTIMISATION DES INCIDENCES DES ACTIVITÉS DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS**

4.1 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), tenue en novembre 2018, a recommandé que l'OACI recense, d'une part, les ressources existantes et les fournisseurs pour le renforcement des capacités, afin d'avoir une meilleure idée des capacités disponibles; et d'autre part, les activités de renforcement des capacités en cours ou planifiées, avec leur emplacement, afin d'avoir un aperçu complet de la situation. La HLCAS/2 a également noté l'importance des efforts de l'OACI pour des mesures prises à de haut niveau, afin de déclencher l'engagement politique des États bénéficiaires et les avantages durables de l'assistance fournie.

4.2 Afin d'appuyer les appels du GASeP pour une assistance accrue ainsi que les efforts décrits au paragraphe 3.3 de la présente note, les États membres de l'UE/CEAC et les organismes régionaux prient instamment l'OACI de mettre en œuvre les recommandations de la HLCAS/2 mentionnées plus haut, afin de faciliter ces efforts.

#### **5. CONCLUSION**

5.1 L'Assemblée est invitée à prendre les mesures ci-après:

- a) Accueillir chaleureusement le lancement rapide du GASeP, en application de la Résolution correspondante de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI;
- b) Réaffirmer son engagement à atteindre les objectifs mondiaux pour une mise en œuvre efficace, telle qu'elle est envisagée dans la feuille de route du GASeP;
- c) Demander au Secrétariat de l'OACI de mettre sur pied un mécanisme de compte rendu des progrès afin d'encourager les États membres à maintenir le rythme dans la mise en œuvre des interventions, des mesures et des tâches prioritaires convenues figurant dans le GASeP et de démontrer les progrès obtenus dans la réalisation des objectifs du GASeP;
- d) Reconnaître les travaux menés par le Secrétariat, en consultation avec les États contractants, pour revoir la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA et inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à appliquer en priorité les réformes à l'USAP-CMA, indiquées dans la note A40 - WP/32;
- e) Inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à mettre à disposition des ressources pour mener tous les audits requis afin de mesurer efficacement la mise en œuvre par rapport aux objectifs convenus mondialement dans la feuille de route du GASeP, et encourager les États à appuyer l'OACI dans ses travaux d'audit de la sûreté de l'aviation en fournissant des ressources supplémentaires;

---

l'aviation civile et de relever les degrés de conformité aux dispositions de l'OACI, en mettant l'accent sur les mesures de contrôle de la qualité.

<sup>3</sup> Il est prévu que le projet CASE II, financé par l'UE et mis en œuvre par la CEAC, débutera en été 2020-

<sup>4</sup> Les programmes d'audit et de renforcement des capacités de la CEAC, lancés en 2001 au bénéfice des 44 États membres de la CEAC, ont été ouverts en 2018 aux autres États des régions EUR/NAT.

- f) Inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à mettre en œuvre les recommandations de HLCAS/2, notamment en dressant un aperçu complet des activités de renforcement des capacités et en menant des activités de haut niveau pour obtenir l'engagement politique des États bénéficiaires, comme il est indiqué au paragraphe 4.1 de la présente note;
- g) Encourager les États à se soutenir mutuellement dans la mise en œuvre du GASeP; et
- h) Reconnaître les efforts de la Région Europe pour mettre en œuvre le GASeP et son soutien des autres régions et États aux fins d'une mise en œuvre efficace du GASeP.

— FIN —