



OACI

## PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

Novembre 2017

# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Résumé analytique .....	(iii)
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>1-1</b>
<b>Chapitre 2. Objectif</b> .....	<b>2-1</b>
<b>Chapitre 3. Résultats prioritaires</b> .....	<b>3-1</b>
<b>Chapitre 4. Mesures prioritaires</b> .....	<b>4-1</b>
<b>Chapitre 5. Mise en œuvre, surveillance et examen</b> .....	<b>5-1</b>
<b>Chapitre 6. Conclusion</b> .....	<b>6-1</b>
<b>Appendice A. Feuille de route du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</b> .....	<b>App-A1</b>

---

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En septembre 2016, les délégués participant à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont convenus que l'élaboration accélérée d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), comme politique future de sûreté de l'aviation et comme cadre d'établissement des programmes, était nécessaire. Le GASeP, qui remplace la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), prend en considération les besoins des États et de l'industrie en orientant toutes les initiatives de renforcement de la sûreté de l'aviation au moyen d'un ensemble de mesures, de tâches et de cibles prioritaires convenues à l'échelle internationale.

Le GASeP fournit aux États, à l'industrie, aux parties prenantes et à l'OACI une base pour travailler ensemble dans l'objectif commun et partagé de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier et d'obtenir cinq résultats prioritaires clés, soit : a) le renforcement de la sensibilisation et de la réponse au risque ; b) le développement d'une culture de sûreté et de capacités humaines en sûreté ; c) l'amélioration des ressources technologiques et de l'innovation ; d) le renforcement de la supervision et de l'assurance de la qualité ; e) l'accroissement de la coopération et du soutien.

Le Plan appelle à des mesures à l'échelle mondiale, régionale et nationale, de la part de l'industrie et de toutes les parties prenantes, pour hausser le niveau de mise en œuvre de l'Annexe 17 — *Sûreté* ; des efforts accrus s'imposent également pour que l'OACI renforce sa capacité d'appui aux États à cet égard.

Le Plan repose sur une Feuille de route qui met en lumière 94 tâches, s'accompagnant de 32 mesures au titre de 5 résultats prioritaires clés, qui fixent les objectifs jusqu'à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, en 2019. Chaque tâche s'accompagne d'un ensemble d'indicateurs et de dates d'exécution. Cette Feuille de route est un document « vivant », qui sera périodiquement examiné et rajusté au besoin, pour tenir compte des nouvelles menaces pour la sûreté de l'aviation.



# Chapitre 1

## INTRODUCTION

### 1.1 HISTORIQUE

1.1.1 L'industrie du transport aérien joue un rôle considérable dans l'économie mondiale. La sûreté des services de transport aérien favorise la connectivité entre les États en matière de commerce, de tourisme, de politique et de culture. Le trafic international annuel de passagers sur les services aériens devrait atteindre 6 milliards d'ici 2030 par rapport à 3,3 milliards aujourd'hui, tandis que le fret aérien transporté devrait passer de 50 à 125 millions de tonnes. Comme le trafic aérien devrait augmenter sensiblement dans le futur, un cadre de planification est nécessaire au niveau international, régional et national afin de gérer la croissance en toute sécurité, sûreté et efficacité. L'aviation appuie la croissance économique mondiale et constitue un facteur essentiel de progrès et de développement économiques dans nombre d'États. Les incidents de sûreté ont des conséquences indéniables sur le public des voyageurs, en particulier lorsqu'ils se soldent par des blessures et des pertes en vies humaines, mais aussi parce qu'ils nuisent à la confiance dans le transport aérien et perturbent les déplacements et les échanges. En veillant à la sûreté du système de l'aviation, les États permettent d'instaurer la confiance du public dans leur système d'aviation et fournissent une base solide aux échanges et au tourisme à l'échelle mondiale.

1.1.2 Le contexte actuel des risques et des menaces exige que la sûreté de l'aviation reste au plus haut rang des priorités des États et de la communauté internationale dans son ensemble. C'est ce qu'a fait ressortir la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies (ONU) — *Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme : Sécurité aérienne*, adoptée en septembre 2016 (UNSCR 2309), qui demande à l'OACI, aux États et aux parties prenantes de s'acquitter de leurs obligations conventionnelles et d'assumer leurs responsabilités internationales en matière de sûreté de l'aviation, ainsi que la Résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI (Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation), conformément au droit international.

### 1.2 OBJECTIF

1.2.1 Le GASeP prend en considération les principaux éléments et thèmes de l'UNSCR 2309 (2016) et de la Résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI, en particulier : la nécessité de mesures efficaces fondées sur les risques, qui sont évaluées régulièrement pour tenir compte de l'évolution du contexte des menaces ; s'assurer que les mesures sont effectivement appliquées durablement sur le terrain ; l'affectation de ressources et la promotion d'une culture de sûreté ; et l'instauration d'une supervision nationale efficace des systèmes de sûreté de l'aviation.

1.2.2 La nature mondiale de l'aviation sous-entend que les États dépendent de l'efficacité des systèmes de sûreté de l'aviation des uns et des autres pour mettre en place un environnement commun sûr de l'aviation. Malgré les renforcements apportés au système de sûreté, les terroristes continuent de voir l'aviation civile comme une cible tentante et continuent d'exploiter les vulnérabilités réelles ou perçues comme telles du système international de l'aviation civile, dans le but de causer des pertes substantielles en vies humaines, des dommages économiques et des perturbations dans la connectivité et les échanges entre les États.

1.2.3 Le GASeP fournit des orientations pour l'établissement de priorités à l'échelle internationale, régionale et nationale, crée un cadre dans lequel l'OACI, les États et les parties prenantes peuvent travailler de concert à l'atteinte d'objectifs partagés, appuie l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* afin de relever les défis communs et guide les efforts pour renforcer conjointement la sûreté de l'aviation.

1.2.4 Une planification fondée sur les objectifs complète les conventions et résolutions internationales, ainsi que le cadre des Annexes et des éléments indicatifs, en établissant des priorités en matière de sûreté qui comprennent des résultats tangibles et mesurables.

### 1.3 CONTEXTE DE RISQUE

1.3.1 L'OACI utilise des informations des sources suivantes pour évaluer les risques auxquels fait face l'aviation civile internationale : la base de données de l'OACI sur les actes d'intervention illicite ; les évaluations de risques effectuées par le Groupe de travail sur la menace et les risques du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation [cf. État du contexte de risque à l'échelle mondiale pour la sûreté de l'aviation de l'OACI ; analyses et résultats du Programme universel d'audits de sûreté (USAP)]. Ces mêmes sources, également utilisées pour définir les priorités dans le GASeP, indiquent que le transport aérien est menacé par un certain nombre de risques en matière de sûreté, comme l'attestent les données suivantes :

- a) soixante-neuf actes d'intervention illicite ont été enregistrés entre 2011 et 2016. Vingt-et-un incidents sur soixante-neuf ont entraîné des décès (884 morts au total). Les attaques contre des installations ont représenté le nombre le plus élevé avec 24 incidents (soit 32 pour cent), suivis par les captures illicites avec 18 incidents (soit 26 pour cent), des sabotages avec 15 incidents (soit 22 pour cent) et d'autres actes avec 12 incidents (soit 17 pour cent);
- b) armes de prédilection des attaques contre l'aviation civile et les infrastructures aéroportuaires, les engins explosifs improvisés (ou EEI) et les EEI portés par une personne continuent de présenter une menace significative. Les modes d'inspection-filtrage jouent un rôle essentiel pour empêcher et détecter les menaces dans le système de sûreté de l'aviation, mais ils peuvent être compromis par une mise en pratique inefficace.
- c) les attaques dans les zones côté ville des aéroports ont mis en lumière une menace croissante dans les lieux où les membres du public et les passagers circulent avec des restrictions minimales et se rassemblent à des moments prévisibles. L'OACI estime que les menaces côté ville sont crédibles et réelles ;
- d) les données du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) confirment que des améliorations décisives s'imposent de toute urgence dans la mise en œuvre de l'Annexe 17, afin de combler les lacunes suivantes : mesures inadéquates des contrôles d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé (SRA) ; imperfections dans la mise en œuvre de l'identification du personnel de l'aéroport et des systèmes de laissez-passer des véhicules ; manque de ressources techniques et humaines consacrées à la sûreté de l'aviation au niveau de l'aéroport ; inspection-filtrage et contrôle de sécurité inopérants de l'accès des non-passagers aux SRA.

1.3.2 Les défis ci-dessus témoignent de la nécessité d'une plus grande sensibilisation à la sûreté de l'aviation, par l'affectation de ressources plus adéquates, une volonté politique plus forte, une culture de sûreté améliorée et un contrôle de la qualité et une supervision accrues, entre autres.

1.3.3 Comme les terroristes trouvent des moyens novateurs de cibler les systèmes, les États doivent continuer de s'attaquer aux risques indiqués ci-dessus, tout en prenant en considération des questions complexes comme la cybersécurité, les systèmes d'aéronefs télépilotés (RMPS) et les risques découlant des zones de conflit.

### 1.4 AVANTAGES DU GASeP

1.4.1 Il ne fait aucun doute que le renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde aura des retombées financières et économiques. Le coût économique et financier des attaques terroristes et des défaillances des mesures de sûreté peut être très élevé pour les États, les aéroports, les transporteurs aériens et les parties prenantes, et les pertes en vies humaines ne peuvent se mesurer. Sur le plan financier et économique, de récentes attaques ont causé des pertes s'élevant à 4,47 milliards USD en raison de la suspension, pendant près de deux semaines, des opérations aéroportuaires et des vols aériens, de la réparation des infrastructures, et d'autres pertes subies à cause d'attaques terroristes<sup>1</sup>. Les attaques du 11 septembre 2001, où, pour les commettre, des terroristes ont détourné quatre aéronefs civils, ont causé des pertes estimées à environ 2 billions USD<sup>2</sup>. D'autres répercussions se sont également fait sentir en raison de la faiblesse des normes et des mesures de sûreté de l'aviation, notamment la perte de confiance du public et des investisseurs, et les incidences sur le tourisme, les échanges commerciaux et la connectivité.

1. Source : Damien Sharkov, *Newsweek*, 23 mars 2016.

2. Source : [www.iags.org/costof911.html](http://www.iags.org/costof911.html).

---

1.4.2 Le GAsEP vise donc à encourager l'OACI, les États, l'industrie et les parties prenantes à faire preuve d'un engagement plus fort à l'égard de l'amélioration de la sûreté de l'aviation mondiale. Si toutes les parties prenantes assument leurs responsabilités, exposées dans la Feuille de route, le niveau constant de sûreté et de sécurité des opérations de l'aviation civile évitera les pertes humaines, économiques, financières et autres. Un système mondial renforcé de l'aviation créera un environnement favorable à la croissance économique mondiale et au développement qui profitera à tous les États.

---





## Chapitre 2

### OBJECTIF

#### 2.1 OBJECTIF DU GASeP

2.1.1 L'établissement du GASeP a pour objectif d'aider l'OACI, les États et les parties prenantes à **améliorer l'efficacité de la sûreté de l'aviation dans le monde**. Le GASeP vise donc à unir la communauté internationale de la sûreté de l'aviation et à l'inspirer à adopter des mesures en ce sens, en tenant compte du fait que les menaces et les risques encourus par la communauté de l'aviation civile continuent d'évoluer. Il vise également l'atteinte de l'objectif commun et partagé de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde et d'aider les États à collaborer pour respecter les engagements exposés dans l'UNSCR 2309 (2016) et les Résolutions applicables de l'Assemblée de l'OACI.

2.1.2 Les **principes fondamentaux** sur lesquels s'appuie l'objectif du GASeP sont les suivants :

- **Aucun pays laissé de côté.** Garantir que la mise en œuvre des SARP en matière de sûreté est entreprise sans délai à l'échelle mondiale afin que tous les États aient accès aux avantages socioéconomiques substantiels allant de pair avec la sécurité, la sûreté et la fiabilité du transport aérien.
- **Mise en œuvre et conformité effectives.** Veiller à ce que des mesures appropriées soient appliquées pour obtenir des résultats constants, combinées à un système robuste de supervision et de contrôle de la qualité.
- **Durabilité.** Recourir à des mesures qui soient proportionnées et réalistes à long terme, dûment coordonnées avec les entités d'autres secteurs (par ex. : sûreté de l'aviation, navigation aérienne, facilitation).
- **Coopération et partage des informations.** Renforcer la coopération et le partage des informations entre et parmi les États et les parties prenantes. S'assurer que les principes de coopération définis dans les accords de services aériens bilatéraux ou multilatéraux, la reconnaissance de mesures de sûreté équivalentes, et l'accent sur les résultats en matière de sûreté continuent d'être la base de la coopération internationale.
- **Développement d'une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.** Établir une culture de sûreté forte et solide et développer des aptitudes, des compétences et un capital humain.
- **Innovation.** Encourager les États et les parties prenantes à concevoir, à établir et à partager de nouveaux moyens novateurs de mise en œuvre des politiques et des mesures de sûreté.
- **Détermination, compréhension et gestion des risques.** Mieux comprendre les risques pour la sûreté de l'aviation et prendre des mesures appropriées et efficaces.

#### 2.2 APPLICATION

2.2.1 L'amélioration continue de la mise en œuvre effective par les États de l'Annexe 17 est déterminante pour assurer la sûreté et la régularité du transport aérien. Le GASeP s'applique à l'OACI, à ses États membres et parties prenantes pour orienter la mise en œuvre effective et les mesures de conformité, encourager la responsabilisation à l'égard de ces obligations en matière de sûreté et renforcer l'efficacité de la sûreté de l'aviation dans le monde.

2.2.2 La Feuille de route à l'Appendice A présente de nombreuses tâches à mettre en œuvre par les États et il est pris en considération que les États ont des ressources limitées pour ce faire. Les États devraient donc déterminer quels sont leurs plus importants secteurs de risques et prioriser en conséquence les tâches énumérées à l'Appendice A. Des informations pour aider à établir ces priorités figurent dans l'État du contexte de risque à l'échelle mondiale de l'OACI (RCS), les résultats d'audits USAP et les observations d'autres États qui effectuent des évaluations au dernier point de départ.

---

## Chapitre 3

# RÉSULTATS PRIORITAIRES

### 3.1 CINQ PRIORITÉS CLÉS

Pour faire rapidement progresser son objectif fondamental de renforcer l'efficacité de la sûreté de l'aviation dans le monde, et afin d'améliorer la mise en œuvre pratique et durable de mesures préventives de sûreté de l'aviation, le GASeP dégage cinq **résultats prioritaires clés** auxquels l'OACI, les États et les parties prenantes devraient consacrer d'urgence leur attention, leurs ressources et leurs efforts. Ces priorités découlent des principaux défis qui peuvent se poser aux États membres pour atteindre cet objectif. Ce sont les suivantes :

- a) **Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque.** Il est impératif de comprendre les risques pour que les politiques et les mesures soient efficaces, proportionnées et durables. Entreprendre des évaluations des risques aidera à déceler les lacunes et les faiblesses auxquelles il est alors possible de remédier sans délai de la manière la plus pratique possible et en utilisant au mieux les ressources.
  - b) **Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.** La promotion d'une culture de sûreté effective est essentielle pour obtenir de bons résultats sur le plan de la sûreté. Une culture de sûreté forte doit être développée au sein de chaque organisation en partant de la haute direction. L'existence d'un personnel bien formé, motivé et professionnel est un préalable essentiel à la sûreté effective de l'aviation.
  - c) **Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation.** Promouvoir et appliquer de meilleures solutions technologiques et des techniques novatrices peut donner les moyens de renforcer l'efficacité de la sûreté tout en garantissant l'efficacité opérationnelle.
  - d) **Renforcer la supervision et l'assurance de la qualité.** Des processus efficaces de supervision et de contrôle de la qualité, à l'échelle mondiale, nationale et locale, sont essentiels pour mettre en place une sûreté de l'aviation effective et durable.
  - e) **Accroître la coopération et l'appui.** Accroître la coopération entre et dans les États permettra d'atteindre plus rapidement et plus efficacement les objectifs clés de sûreté.
-



## Chapitre 4

### MESURES PRIORITAIRES

#### 4.1 MESURES PRIORITAIRES

Dans l'optique des cinq résultats prioritaires et en conformité avec les principes fondamentaux, les mesures prioritaires suivantes devraient constituer la base du GASeP. Certaines devraient être prises au niveau mondial (avec une collaboration éventuelle de l'OACI par le biais de son Secrétariat ou de ses groupes d'experts<sup>1</sup>) ; d'autres sont du ressort des États et de l'industrie, au niveau national et local.

1. RENFORCER LA SENSIBILISATION ET LA RÉPONSE AU RISQUE
1.1 Examiner régulièrement le contexte des menaces dans le monde et intensifier la diffusion d'avis de menace et de risque.
1.2 Améliorer la formation en évaluation des risques.
1.3 Examiner les dispositions applicables de l'Annexe 17 et les orientations de l'OACI concernant les domaines de risques les plus élevés.
1.4 Actualiser le cadre établi dans chaque État pour effectuer des évaluations des risques à l'échelle nationale et locale.
1.5 S'assurer de mécanismes internes efficaces pour communiquer les informations/évaluations à ceux qui en ont besoin.
1.6 Examiner les arrangements actuels en matière d'inspection-filtrage, à la lumière de l'évaluation nationale des risques.
1.7 Examiner les mesures de sûreté concernant le personnel en tenant compte des avis de risque et des orientations en matière de menace interne.
1.8 S'attacher à une perspective holistique de l'aviation et à des évaluations appropriées des incidences.

---

1. Y compris, mais sans s'y limiter, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et ses groupes de travail qui comprennent : le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR), le Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM), le Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien (WGACS), le Groupe de travail sur la formation (WGT), le Groupe de travail sur l'Innovation en sûreté de l'aviation (WGIAS), le Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17), le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) et le Programme universel d'audits de sûreté.

**2. DÉVELOPPER UNE CULTURE DE SÛRETÉ ET DES CAPACITÉS HUMAINES EN SÛRETÉ**

- 2.1 Bâtir et promouvoir une culture de sûreté.
- 2.2 Examiner les programmes de formation nationaux, ou en élaborer, en tenant compte des risques.
- 2.3 Professionnaliser le personnel et assurer des performances continues.
- 2.4 Élaborer des exigences de base/des qualifications minimales pour le personnel concerné par la sûreté.
- 2.5 Réviser le matériel de formation et les orientations de l'OACI en se concentrant sur les habiletés/besoins fondamentaux en matière de sûreté de l'aviation.
- 2.6 Examiner et renforcer les activités OACI de formation liées à la sûreté.

**3. AMÉLIORER LES RESSOURCES TECHNOLOGIQUES ET ENCOURAGER L'INNOVATION**

- 3.1 Améliorer les avis techniques aux États.
- 3.2 Encourager les États et l'industrie à employer des techniques et technologies novatrices.
- 3.3 Promouvoir la cohérence des spécifications techniques de l'équipement de sûreté.
- 3.4 Examiner les spécifications techniques minimales de l'équipement de sûreté.
- 3.5 Renforcer l'utilisation d'une technologie appropriée d'inspection-filtrage et de facilitation.
- 3.6 Améliorer l'efficacité des processus d'agrément et d'exploitation de l'équipement de sûreté, facteurs humains compris.
- 3.7 Étudier et évaluer l'utilisation des renseignements sur les passagers pour informer et assister la sûreté de l'aviation.

**4. AMÉLIORER LA SUPERVISION ET L'ASSURANCE DE LA QUALITÉ**

- 4.1 Élaborer des objectifs régionaux fondés sur l'USAP-CMA en ce qui concerne les niveaux de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté.
- 4.2 Coordonner les efforts entre les États, les parties prenantes et l'OACI en matière d'audit et d'examen par les pairs.
- 4.3 Élaborer et mettre en œuvre des plans de rectification au niveau national et local pour remédier aux lacunes et aux faiblesses décelées.
- 4.4 Renforcer l'USAP-CMA pour fournir des informations fiables sur la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation.
- 4.5 Renforcer la formation et les orientations en matière d'assurance de la qualité.

**5. ACCROÎTRE LA COOPÉRATION ET L'APPUI**

- 5.1 Contribuer au financement de l'OACI, des États et des parties prenantes aux fins des audits/examens par les pairs.
  - 5.2 Apporter une assistance accrue (si possible) au développement des capacités.
  - 5.3 S'assurer de l'engagement des États bénéficiaires à renforcer la mise en œuvre effective.
  - 5.4 S'assurer que toutes les entités nationales concernées participent activement à la mise en œuvre des mesures.
  - 5.5 Déterminer et utiliser de nouvelles sources de financement (par ex., Nations Unies, Banque mondiale, États, industrie, etc.), en plus des sources de financement existantes.
  - 5.6 Renforcer les capacités et l'efficacité de l'OACI en matière d'assistance.
-





## Chapitre 5

### MISE EN ŒUVRE, SURVEILLANCE ET EXAMEN

#### 5.1 MISE EN ŒUVRE

Le GASeP concerne tous les États membres de l'OACI, l'industrie et les parties prenantes. Chaque entité est encouragée à adopter les priorités et les objectifs recommandés dans la Feuille de route du GASeP, laquelle présente les résultats prioritaires, les principales mesure et les taches associées, ainsi que les indicateurs et les dates cibles, afin d'aider l'OACI, les États et les parties prenantes à concentrer leurs efforts et leurs activités sur la mise en œuvre de mesures et d'actions efficaces visant à atteindre l'objectif du renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde.

#### 5.2 SURVEILLANCE ET EXAMEN

Différentes sources de données servent à mesurer et à surveiller la performance des États. Il est procédé à des analyses de données par le biais des audits et des missions de validation de l'USAP, ainsi que des rapports des Bureaux régionaux, y compris les rapports que les groupes régionaux AVSEC en place transmettent au siège de l'OACI. S'il y a lieu et au moment opportun, le Secrétariat de l'OACI, en coordination avec le Groupe d'experts AVSEC, examinera les progrès de l'OACI et des États membres dans l'atteinte des objectifs du GASeP. L'OACI mettra à jour également les objectifs et les dates d'échéance prévues, comme il est indiqué dans le GASeP. Elle déterminera notamment les domaines où les États peuvent avoir besoin d'assistance, pour non seulement atteindre les objectifs grâce à une formation en sûreté de l'aviation, une aide au renforcement des capacités et d'autres mesures pertinentes, mais aussi actualiser la Feuille de route en cas de besoin, amender ou ajuster toute mesure de mise en œuvre lorsque cela est pratique, et prendre des mesures supplémentaires pour faire face à des menaces nouvelles et émergentes au fur et à mesure de leur apparition et selon les besoins.

#### 5.3 TRAVAIL EN PARTENARIAT

Toutes les parties prenantes de l'aviation doivent participer à l'effort d'amélioration continue de la sûreté de l'aviation. Le GASeP offre un cadre commun de référence à toutes les parties prenantes et définit les rôles joués par l'OACI, les États et l'industrie. Outre l'élaboration de SARP, l'OACI appuie la mise en œuvre du GASeP en fournissant des ressources, des outils de mise en œuvre et une assistance dans le cadre de différents programmes et initiatives, comme *Aucun pays laissé de côté*.

#### 5.4 RÔLE DE L'OACI, DES ÉTATS ET DES PARTIES PRENANTES

5.4.1 L'OACI aura un important rôle direction et de surveillance à l'échelle mondiale dans la mise en œuvre et la coordination du GASeP, notamment :

- a) la mise à jour du GASeP selon les besoins ;
- b) l'élaboration et la tenue à jour des SARP, complétées par des manuels et d'autres éléments indicatifs ;
- c) la surveillance et l'analyse des menaces et des risques pour la sûreté ;
- d) l'audit de la mise en œuvre effective de la sûreté de l'aviation au moyen de l'USAP ;

- e) la mise en œuvre d'une assistance ciblée afin de remédier aux lacunes du système de sûreté de l'aviation.

5.4.2 Les États et l'industrie ont aussi un rôle important à jouer dans la mise en œuvre et l'efficacité du GASeP, compte tenu de leur fonction de coordination en ce qui concerne les tâches attribuées à l'industrie. Il est essentiel que les États et les parties prenantes, d'une année à l'autre, fassent la preuve d'améliorations dans la mise en œuvre des normes opérationnelles. C'est l'ensemble des améliorations cumulatives de la sûreté de l'aviation dans le monde qui renforceront la sûreté, la sécurité, la facilitation et l'exploitation du système de l'aviation civile internationale.

---

## **Chapitre 6**

### **CONCLUSION**

#### **6.1 CONCLUSION**

Le GAsEP réunira l'OACI, les États, l'industrie et les autres parties prenantes dans un effort holistique et coordonné pour relever les défis actuels et émergents en matière de sûreté de l'aviation mondiale. La sûreté est un pilier essentiel de la croissance et de la durabilité de l'industrie de l'aviation dans le monde. Le GAsEP sera un document important pour aider les parties prenantes à renforcer la collaboration internationale sur le plan de la sûreté de l'aviation, notamment en ce qui concerne l'harmonisation des principes, des stratégies et des mesures de sûreté ; le partage d'informations ; l'innovation et la meilleure utilisation des technologies de sûreté ; la formation en sûreté de l'aviation et le développement des capacités. Le GAsEP conduira également l'OACI, les États, l'industrie et les parties prenantes à se conformer à l'intention et à l'orientation de l'UNSCR 2309 (2016), à renforcer le niveau de sûreté de l'aviation dans le monde au profit de tous les États, et à contribuer au bénéfice plus large du renforcement de la croissance et du développement économiques dans le monde entier.

---



## APPENDICE A

### FEUILLE DE ROUTE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

#### OBJECTIFS AMBITIEUX MONDIAUX

- a) d'ici 2020, 80 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 65 %
- b) d'ici 2023, 90 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 80 %
- c) d'ici 2030, 100 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 90 %

<b>Résultat prioritaire</b>	<b>1. RENFORCER LA SENSIBILISATION ET LA RÉPONSE AU RISQUE</b>		
<b>Mesures prioritaires (MP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.1 Examiner régulièrement le contexte des menaces dans le monde et intensifier la diffusion d'avis de menace et de risque.</li> <li>1.2 Améliorer la formation en évaluation des risques.</li> <li>1.3 Examiner les dispositions applicables de l'Annexe 17 et les orientations de l'OACI concernant les domaines de risques les plus élevés.</li> <li>1.4 Actualiser le cadre établi dans chaque État pour effectuer des évaluations des risques à l'échelle nationale et locale.</li> <li>1.5 S'assurer de mécanismes internes efficaces pour communiquer les informations/évaluations à ceux qui en ont besoin.</li> <li>1.6 Examiner les arrangements actuels en matière d'inspection-filtrage, à la lumière de l'évaluation nationale des risques.</li> <li>1.7 Examiner les mesures de sûreté concernant le personnel en tenant compte des avis de risque et des orientations en matière de menace interne.</li> <li>1.8 S'attacher à une perspective holistique de l'aviation et à des évaluations appropriées des incidences.</li> </ul>		
<b>Mesures</b>			
<b>Prises</b>	<b>Mesures/Tâches spécifiques</b>		<b>Indicateurs</b>
<b>Au niveau mondial</b>	MP 1.1	1.A Identifier les menaces de cybersécurité contre l'infrastructure, les données, les informations et les systèmes technologiques de communication cruciaux de l'aviation civile et y faire face par la collaboration en utilisant des approches horizontales, transversales et fonctionnelles pour acquérir des capacités acceptables et proportionnées de cyber-résilience à l'échelle mondiale. Cela devrait englober la navigation aérienne, les communications, la surveillance, l'exploitation des aéronefs et la navigabilité ainsi que d'autres disciplines pertinentes afin d'assurer la sécurité et la sûreté des opérations de l'aviation civile en totale conformité avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASP).	Conformité avec les dispositions pertinentes de l'Annexe 17.  Enquête/questionnaire de l'OACI.
			Permanent

		1.B Surveiller les risques émergents et évolutifs en matière, par exemple, de cybersécurité, de systèmes d'aéronefs télépilotés (RMPS), et les risques dans les zones de conflit, et les gérer.	Conformité avec les dispositions pertinentes de l'Annexe 17.  Enquête/questionnaire de l'OACI.	Permanent
	MP 1.8	1.C Lors de l'examen des risques et menaces contre la sûreté de l'aviation, procéder à un examen holistique approprié du secteur de l'aviation. Le cas échéant, assurer une coordination rapide et appropriée avec les experts de la sûreté de l'aviation, de la navigation aérienne et de la facilitation au niveau mondial et national.	Dispositions coordonnées au niveau de l'OACI (par ex., recoupements sur des aspects horizontaux comme la cybersécurité).  Documentation appropriée de l'évaluation des incidences.  Canaux de coordination efficaces établis et mis en œuvre.	Permanent
<b>Par les États et l'industrie</b>	MP 1.1	1.D Les autorités des États collaborent avec l'industrie pour attribuer les responsabilités de la manière la plus appropriée et la plus efficace possible en vue de l'élaboration de mesure destinées à contrer à la menace coté ville.	Définition des responsabilités en ce qui concerne le NSCAP et les programmes de sûreté des aéroports.  Participation des parties responsables aux comités de sûreté d'aéroport  Preuves de la mise en œuvre de mesures comme définies dans le programme de sûreté d'aéroport  Preuves de communication claire et d'intervention appropriée en cas de menace.	Permanent
<b>Par les États</b>	MP 1.5	1.E Mettre en œuvre et examiner les mécanismes systématiques sûrs pour partager les informations relatives aux menaces et aux risques sur le plan national.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	2019
	MP 1.6	1.F Les Comités de la sûreté de l'aviation nationale des États et les autorités en matière de sûreté examinent périodiquement les méthodes d'inspection-filtrage physique et de contrôle des accès, en fonction des évaluations nationales des risques, afin de s'assurer qu'elles conviennent, sont efficaces et font appel à des technologies et techniques à jour.	Enquête/questionnaire de l'OACI.  Résultats de l'USAP.	Permanent
	MP 1.7	1.G Examiner l'adéquation des mesures actuelles pour faire face aux menaces internes, notamment la vérification des antécédents, les mesures physiques, la formation et la sensibilisation, et les mécanismes de communication des renseignements. À incorporer dans les programmes de sûreté de l'aviation nationaux pertinents.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	2019
<b>Par l'industrie</b>	MP 1.5	1.H Renforcer et promouvoir les plateformes mondiales de partage d'informations sur la sûreté avec l'industrie, qui émanent de l'industrie, et entre industries.	Établissement de forums appropriés ; niveaux d'utilisation.	2018
<b>Par l'OACI</b>	MP 1.1	1.I Élaborer une stratégie pour sensibiliser davantage les États et leur ménager un meilleur accès à l'État du contexte de risque mondial de l'OACI (RCS), notamment au moyen des Bureaux régionaux et en organisant des séminaires réguliers.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	2018

	1.J Encourager l'utilisation du Réseau de points de contact (PoC) de l'OACI pour partager des informations.	Augmentation substantielle de l'utilisation du Réseau de points de contact (PoC) ; effectuer des essais annuels sur le Réseau PoC.	2018	
	1.K En consultation avec les États, évaluer l'efficacité et l'utilisation du système PoC dans sa forme actuelle pour déterminer ce qui fonctionne bien et les domaines qui pourraient être améliorés, y compris des aspects tels que la sécurité de l'information.	Des améliorations sont incorporées au système PoC.	2019	
<b>Par l'OACI</b>	MP 1.2	1.L Mettre sur pied des équipes d'experts volontaires disponibles pour fournir une formation en gestion des risques.	Nombre de volontaires venant de diverses régions.	Selon les besoins, mais au moins un atelier annuel
		1.M Organiser un atelier révisé sur la gestion des risques dans chaque région.	Organiser l'atelier pour former les participants en gestion des risques dans chaque région ; obtenir des réactions sur les cours et les domaines à améliorer.	1 atelier annuel
		1.N Identifier le personnel clé des États qui a le plus besoin d'une formation en gestion des risques et organiser des activités de sensibilisation pour favoriser sa prise de conscience et sa compréhension de l'évaluation des risques.	Le personnel clé AVSEC parmi les autorités des États, y compris les autorités compétentes, et les organismes clés de l'industrie (par ex., les transporteurs aériens, les aéroports, etc.) suit une formation en évaluation des risques.	5 activités dans le monde par an
	MP 1.3	1.O Identifier les normes clés visant à détecter les engins explosifs improvisés (EEI) transportés par des passagers et des non-passagers ayant accès à la zone de sûreté à accès réglementé, et examiner leur adéquation et niveaux de mise en œuvre effective.	Rapport AVSECP/29 au Conseil.	2018
		1.P Examiner la nouvelle norme sur l'inspection-filtrage des explosifs dans l'Annexe 17.	Rapport AVSECP/29 au Conseil.	2018
		1.Q Examiner et mettre à jour les orientations sur l'inspection-filtrage des explosifs.	Publication des orientations mises à jour.	20182019
	MP 1.4	1.R Identifier les États prioritaires dans chaque région, qui ont besoin d'assistance en gestion des risques, et leur offrir un appui.	Niveau d'ensemble de la mise en œuvre effective de la norme 3.1.3. de l'Annexe 17.	États prioritaires identifiés début 2017
		1.S Élaborer un plan régional pour appuyer les États prioritaires.		Nouveaux cadres de risques dans 5 États d'ici le milieu de 2018
		1.T Fournir encadrement et assistance en gestion des risques.		
	MP 1.5	1.U Élaborer des orientations sur la communication d'informations relatives aux menaces et aux risques au sein des États et de l'industrie.	Publication d'orientations.	2018
MP 1.7	1.V L'OACI publiera une lettre aux États sur les menaces internes.	Niveau de réponses à la lettre aux États.	2018	

		1.W L'OACI publiera des orientations et du matériel de formation sur la prise de conscience et la communication de questions préoccupantes au sein du personnel.	Publication d'orientations.	2018
		1.X Examiner la nouvelle pratique recommandée sur la vérification continue.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	2019
	MP 1.8	1.Y Sous réserve de l'avis de l'AVSECP, élaborer un manuel sur les enquêtes concernant des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.	Rapport de l'AVSECP au Conseil.	2019
	MP 1.8	1.Z Sous réserve de l'avis de l'AVSECP, élaborer un manuel sur les systèmes de gestion de la sûreté de l'aviation au niveau de l'État et des organisations intéressées.	Rapport de l'AVSECP au Conseil.	2019



<b>Résultat prioritaire</b>	<b>2. DÉVELOPPER UNE CULTURE DE SÛRETÉ ET DES CAPACITÉS HUMAINES EN SÛRETÉ</b>				
<b>Mesures prioritaires (MP)</b>	2.1 Bâtir et promouvoir une culture de sûreté. 2.2 Examiner les programmes de formation nationaux ou en élaborer, en tenant compte des risques. 2.3 Professionnaliser le personnel et assurer des performances continues. 2.4 Élaborer des exigences de base/des qualifications minimales pour le personnel concerné par la sûreté. 2.5 Réviser le matériel de formation et les orientations de l'OACI en se concentrant sur les habiletés/besoins fondamentaux en matière de sûreté de l'aviation. 2.6 Examiner et renforcer les activités OACI de formation liées à la sûreté.				
<b>Mesures</b>					
<b>Prises</b>		<b>Mesures spécifiques/Tâches</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Objectif</b>	
<b>Au niveau mondial</b>	MP 2.1	2.A Examiner le matériel de formation pour enseigner la culture de sûreté et ses principes, ou en élaborer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation accrue et communication des incidents.</li> <li>• Informations probantes dans les programmes de sûreté pertinents.</li> <li>• Les personnes désignées à titre d'autorités compétentes et le personnel AVSEC de haut niveau des États (par ex., Directeurs généraux de l'autorité de l'aviation civile et/ou leurs adjoints), les transporteurs aériens, les aéroports, les parties prenantes (par ex. Directeur général/Chef de l'exploitation) suivront une formation AVSEC en gestion destinée aux postes de niveau supérieur.</li> </ul>	2018	
		2.B Élaborer des programmes de sensibilisation à la sûreté qui favorisent efficacement une culture de sûreté positive.			
		2.C Promouvoir de façon permanente des campagnes de sensibilisation à la sûreté.			
		2.D Élaborer et renforcer les programmes de formation conjoints.			Les nouveaux programmes AVSEC actualisés sont élaborés et exécutés.
		2.E Élaborer et diffuser auprès de toutes les parties prenantes des plans de communication, des outils de compte rendu, du matériel promotionnel et des formations types.			Matériel élaboré.
<b>Par les États et l'industrie</b>	MP 2.1	2.F Élaborer des stratégies de communication pour sensibiliser le grand public à la sûreté de l'aviation et à l'importance de se conformer aux mesures de sûreté.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	2019	
		MP 2.2	2.G Augmenter la supervision de la gestion et donner l'exemple.	Mesuré au moyen du programme national de contrôle de la qualité (NQCP) de la sûreté de l'aviation civile.	Permanent
		2.H Partager les meilleures pratiques.			
	MP 2.3	2.I Inclure des dispositions dans les programmes de contrôle de la qualité pour surveiller la mise en place effective d'une culture de sûreté.	Mesuré au moyen du NQCP.	2019	
		2.J Élaborer des méthodes pour mesurer les défis potentiels en matière de sûreté dans les États et les organisations.			
	2.K Mettre en œuvre des systèmes de « culture juste » pour rendre compte de tout problème de sûreté éventuel ou en lien avec la sûreté sans craindre de subir de réprimande.				

		2.L S'assurer que des procédures de vérification robustes sont introduites à l'égard de tout le personnel.			
	MP 2.4	2.M Élaborer et mettre en œuvre un Programme universel d'agrément en sûreté de l'aviation (UASAP) à l'intention de tous les États assumant des fonctions de sûreté.	Programme élaboré et mis en œuvre.		
		2.N S'assurer que des fonds suffisants sont alloués à un personnel de sûreté solide, formé et motivé.	Mesuré au moyen du NQCP.		
<b>Par l'OACI</b>	MP 2.1	2.O Définir, réviser et renforcer les orientations sur la culture de sûreté, selon le besoin.	Matériel examiné.	2019	
	MP 2.4	2.P Déterminer les niveaux de compétences reconnus à l'échelle internationale.	Niveaux de compétences établis.		
		2.Q Définir un modèle optimal et un plan d'acquisition des nouvelles qualifications professionnelles à l'échelle mondiale.	Tableau produit dans le cadre du matériel de formation pertinent.		
		2.R Élaborer des orientations concernant l'UASAP.	Des orientations sont publiées.		
	MP 2.5	2.S Déterminer les aptitudes et besoins fondamentaux en sûreté de l'aviation et réviser le matériel de formation et les orientations en se concentrant sur ces éléments.	Grille de compétences en formation.		
	MP 2.6	2.T Élaborer et convenir d'un nouveau document et modèle de politique de formation à l'échelle mondiale.	Document élaboré.		
		2.U Examiner le rôle et l'efficacité des centres de formation en sûreté de l'aviation.	Examen achevé.		
		2.V Effectuer une analyse des besoins régionaux de formation avec la participation de tous les États de la Région.	Enquête/questionnaire de l'OACI.		
		2.W Promouvoir la coopération régionale et subrégionale dans le domaine de la formation AVSEC.			
		2.X Produire un modèle et des orientations pour les États sur la conduite d'un examen des programmes nationaux de formation en aviation civile.	Modèle produit.		

<b>Résultat prioritaire</b>		<b>3. AMÉLIORER LES RESSOURCES TECHNOLOGIQUES ET ENCOURAGER L'INNOVATION</b>		
<b>Mesures prioritaires (MP)</b>		3.1 Améliorer les avis techniques aux États. 3.2 Encourager les États et l'industrie à employer des techniques et technologies novatrices. 3.3 Promouvoir la cohérence des spécifications techniques de l'équipement de sûreté. 3.4 Examiner les spécifications techniques minimales de l'équipement de sûreté. 3.5 Renforcer l'utilisation d'une technologie appropriée d'inspection-filtrage et de facilitation. 3.6 Améliorer l'efficacité des processus d'agrément et d'exploitation de l'équipement de sûreté, facteurs humains compris. 3.7 Étudier et évaluer l'utilisation des renseignements sur les passagers pour informer et assister la sûreté de l'aviation.		
<b>Mesures</b>				
<b>Prises</b>	<b>Mesures spécifiques/Tâches</b>		<b>Indicateurs</b>	<b>Objectif</b>
<b>Par les États</b>	MP 3.2	3.A Élaborer un guide sur la réalisation d'essais opérationnels des techniques novatrices.	Nombre d'États effectuant des essais opérationnels et partageant des informations sur ces essais.	Permanent
		3.B Encourager et appuyer les essais et les tests sur les nouveaux processus et équipements.		
		3.C Organiser et appuyer les événements et les défis en matière d'innovation et encourager la participation des jeunes pousses et des entreprises.		
	MP 3.4	3.D Identifier dans le détail les objets source de menaces pour chaque type d'équipement de sûreté.	Plus grand partage des informations entre les États en matière d'équipement, d'exigences et de spécifications.	Permanent
		3.E Établir des exigences minimales initiales de détection pour chaque type d'équipement de sûreté.		
3.F Établir des spécifications opérationnelles pour chaque type d'équipement de sûreté.				
3.G Évaluer les technologies disponibles pour chaque type d'équipement de sûreté.				
	3.H Établir des spécifications techniques pour chaque type d'équipement de sûreté et les tenir à jour.			
<b>Par les États et l'industrie</b>	MP 3.5	3.I Les États et l'industrie mèneront des activités de sensibilisation afin de promouvoir l'utilisation de technologies appropriées, y compris les considérations en matière de facteurs humains.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	Permanent
	MP 3.6	3.J Les États et l'industrie surveilleront le processus d'agrément de l'équipement de sûreté afin d'évaluer son efficacité, sa réactivité et sa capacité à fournir des informations correctes et à jour.		
<b>Par les États et l'industrie</b>			3.K Les États s'assureront que les autorités compétentes de sûreté de l'aviation collaborent avec d'autres agences (par ex., Douanes et immigration) pour faciliter le partage des données et l'évaluation des risques.	

<b>Par l'OACI</b>		3.L Les États et l'industrie encourageront la concurrence sur le marché des fournisseurs.		
	MP 3.76	3.M Les États et l'industrie amélioreront la gestion de l'équipement de sûreté aux aéroports (notamment les essais sur site d'acceptation des équipements, les tests de circulation et la maintenance).		
	MP 3.1	3.N Améliorer et mettre à jour AVSECPaedia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États s'inscrivant sur AVSECPaedia.</li> <li>• Nombre d'États s'inscrivant pour modifier AVSECPaedia.</li> <li>• Nombre de connexions par mois.</li> <li>• Nombre d'orientations opérationnelles disponibles sur AVSECPaedia.</li> <li>• Disponibilité des fonctions dans AVSECPaedia.</li> <li>• Nombre d'États et organisations partageant des informations sur les essais.</li> <li>• Nombre d'États encourageant les essais.</li> </ul>	Permanent
		3.O Encourager l'utilisation d'AVSECPaedia au moyen de lettres aux États, de communications et de mesures incitatives.		
		3.P Publier régulièrement des orientations opérationnelles sur l'utilisation de technologies et techniques novatrices.		
	MP 3.2	3.Q S'assurer de l'échange d'information entre les États et l'industrie sur les techniques et technologies innovantes.		
		3.R Élaborer un guide sur la manière/la raison d'effectuer des essais opérationnels des techniques et technologies innovantes.		
	MP 3.3	3.S Identifier les États établissant des spécifications techniques et/ou des exigences de performance pour l'équipement de sûreté.		
3.T Organiser une réunion des États identifiés dans l'enquête pour partager les renseignements classifiés sur les spécifications techniques.				
MP 3.3	3.U Poursuivre l'examen de SARP et d'éléments indicatifs connexes qui pourraient être insérés le cas échéant dans les Annexes appropriées de l'OACI sur la façon d'équiper les aéroports et les aéronefs de systèmes de contrôle utilisant la vidéosurveillance à bord et à l'extérieur des aéronefs, au sol et en vol, ainsi que sur une méthode pour analyser et utiliser les données obtenues.	Rapport d'AVSECP au Conseil.		

<b>Résultat prioritaire</b>	<b>4. AMÉLIORER LA SUPERVISION ET L'ASSURANCE DE LA QUALITÉ</b>			
<b>Mesures prioritaires (MP)</b>	4.1 Élaborer des objectifs régionaux fondés sur l'USAP-CMA en ce qui concerne les niveaux de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté. 4.2 Coordonner les efforts entre les États, les parties prenantes et l'OACI en matière d'audit et d'examen par les pairs. 4.3 Élaborer et mettre en œuvre des plans de rectification au niveau national et local pour remédier aux lacunes et aux faiblesses décelées. 4.4 Renforcer l'USAP-CMA pour fournir des informations fiables sur la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation. 4.5 Renforcer la formation et les orientations en matière d'assurance de la qualité.			
<b>Mesures</b>				
<b>Prises</b>	<b>Mesures spécifiques/Tâches</b>		<b>Indicateurs</b>	<b>Objectif</b>
<b>Au niveau mondial</b>	MP 4.1	4.A Chaque région définira des cibles USAP-CMA quant à la mise en œuvre effective des mesures de sûreté sur le terrain, y compris les régions où l'USAP-CMA est effectuée par le biais d'autres arrangements coopératifs établis.	Les objectifs et les résultats seront examinés tous les trois ans durant l'Assemblée.	2018
	MP 4.2	4.B Élaborer des processus et des procédures pour effectuer des contrôles de la qualité et coordonner les efforts entre les parties prenantes au sein d'un État et avec d'autres États en ce qui concerne les activités d'audit et les examens par les pairs. Cela pourrait inclure des outils, des modèles et une formation en contrôle de la qualité.	Élaboration d'un mécanisme de partage des informations sur le contrôle de la qualité entre les agences et l'industrie en ce qui concerne les activités d'audit et d'examen par les pairs.	2018
	MP 4.2 et 4.5	4.C Élaborer de meilleures pratiques en effectuant des contrôles de la qualité et en coordonnant les efforts entre les États et les parties prenantes sur les activités d'audit et d'examen par les pairs. Cela pourrait inclure des outils, des modèles et une formation en contrôle de la qualité.	Élaboration d'un mécanisme de partage des informations sur le contrôle de la qualité entre les agences gouvernementales et l'industrie sur les activités d'audit et d'examen par les pairs.	2019
<b>Par les États</b>	MP 4.3	4.D Les États établiront un cadre pour travailler avec d'autres États et l'industrie afin de remédier aux lacunes et de mettre en œuvre des mesures d'intervention immédiate appropriées.	Renforcements et modifications des systèmes de supervision nationaux comme l'indiquent les résultats des enquêtes/questionnaires de l'OACI et des États.	2018
		4.E Analyser les données nationales de contrôle de la qualité afin de déterminer des problèmes de mise en œuvre qui sont systémiques et requièrent une attention au niveau préparatoire.	Élaboration et mise en œuvre de plans d'action correctrice.	2018
<b>Par l'industrie</b>	MP 4.3	4.F Les partenaires de l'industrie travailleront avec les États afin d'aider à l'élaboration de plans d'action et de déterminer des voies possibles d'assistance, de formation ou de transfert des connaissances.	Examen des résultats de l'audit IATA de la sécurité de l'exploitation (IOSA) et du programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol (ISAGO).	2019
<b>Par l'OACI</b>	MP 4.3	4.G Mettre à jour le Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation (Doc 10047) pour y insérer éventuellement de nouvelles procédures visant la supervision des États et des mesures efficaces destinées à prévenir la non-conformité aux exigences d'application obligatoire en matière de	Mise à jour terminée	2018-2019

		sûreté de l'aviation, en se fondant sur un recueil de pratiques optimales.		
<b>Par l'OACI</b>	MP 4.4	4.H Restructurer la communication des résultats de l'USAP-CMA afin de faire mieux comprendre le niveau de mise en œuvre dans l'éventail des domaines audités.	Nouveau format de compte rendu annuel des résultats de l'USAP-CMA.	2018
		4.I Envisager de procéder à la divulgation limitée des résultats de l'USAP-CMA de manière appropriée.	Examiner le niveau de divulgation des résultats de l'USAP-CMA, présentés au Conseil en 2018 et à l'Assemblée de 2019.	2018
		4.J Examiner et réviser l'USAP-CMA.	Examiner les objectifs, la méthodologie et les questions de protocole de l'USAP-CMA et analyser les données USAP afin de formuler des recommandations.	2018-2019
			Effectuer des audits en utilisant l'approche USAP-CMA à jour et les étudier. Produit final USAP-CMA livré /Rapport de l'OACI.	
	4.K Envisager la manière de rendre plus efficace l'utilisation des ressources et du personnel limités de l'USAP-CMA.	Envisager le détachement d'agents de sûreté aérienne régionaux formés et compétents pour effectuer des audits USAP-CMA sur place afin de rentabiliser au maximum les ressources limitées du Secrétariat pour une utilisation plus effective et efficace des ressources.	2018	
		Envisager le recrutement à plein temps d'auditeurs supplémentaires de l'OACI bien formés, pour que le système et le cadre d'audits soient plus complets.	2018	
		Organiser régulièrement des ateliers d'acquisition de compétences et d'harmonisation afin de s'assurer que tous les auditeurs USAP acquièrent des compétences minimales et maîtrisent les SARP et les éléments indicatifs.	2019	
		4.L Analyser les données nationales de contrôle de la qualité afin de déceler les problèmes de mise en œuvre qui sont systématiques et exigent une attention au niveau préparatoire.	Surveiller et examiner la mise en œuvre et les plans d'action correctrice des États	Permanent
	MP 4.5	4.M Élaborer, examiner et réviser les orientations et les éléments indicatifs pour aider les États à évaluer régulièrement l'efficacité de leurs programmes nationaux.	Examiner le rapport USAP-CMA avec l'autorité nationale compétente après un audit afin de déterminer les lacunes en matière de contrôle de la qualité, lorsque les résultats d'audit montrent qu'une assistance est nécessaire.	2018-2019
			Aider les États à élaborer leur programme national d'audits selon les besoins.	

<b>Résultat prioritaire</b>	<b>5 AMPLIFIER LA COOPÉRATION ET LE SOUTIEN</b>		
<b>Mesures prioritaires (MP)</b>	<p>5.1 Contribuer au financement de l'OACI, des États et des parties prenantes aux fins des audits/examens par les pairs.</p> <p>5.2 Apporter une assistance accrue (si possible) au développement des capacités.</p> <p>5.3 S'assurer de l'engagement des États bénéficiaires à renforcer la mise en œuvre effective.</p> <p>5.4 S'assurer que toutes les entités nationales concernées participent activement à la mise en œuvre des mesures.</p> <p>5.5 Déterminer et utiliser les nouvelles sources de financement (par ex., Nations Unies, Banque mondiale, États, industrie, etc.).</p> <p>5.6 Renforcer les capacités et l'efficacité de l'OACI en matière d'assistance.</p>		
<b>Mesures</b>			
<b>Prises</b>	<b>Mesures spécifiques/Tâches</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Objectif</b>
<b>Au niveau mondial</b> (MP 5.1 à 5.6)	5.A Appuyer et encourager toutes les parties prenantes à organiser des examens par les pairs, à transférer ou à partager des connaissances sur les processus, procédures et les technologies de sûreté.	Besoins, priorités et sources de financement définis.	2018
	5.B Financer les activités d'assistance menées par les États/l'industrie.	Concevoir des examens par les pairs, des ateliers et des cours de formation.	2018
		Accélérer la mise en œuvre du processus d'assistance, d'examen par les pairs et des mesures de suivi.	
<b>Par les États</b> (MP 5.1 à 5.6)	5.C Faire connaître la Résolution UNSC 2309 (2016) et les objectifs/la Feuille de route du GASeP aux entités locales qui participent à l'AVSEC.	Enquête/questionnaire de l'OACI.	Permanent
	5.D Les États qui ont des ressources pour apporter une assistance s'engagent comme suit :  – à long terme ;  – déterminent leur propre niveau d'expérience, de connaissances transmissibles ;  – ciblent leur assistance en fonction du profil de risque.	Modèle de cadre de responsabilisation en ce qui concerne les rôles et responsabilités des prestataires des programmes d'assistance.	2018
	5.E Les États qui reçoivent/demandent une assistance s'engagent comme suit :  – toutes les entités nationales pertinentes participent à la formation, au partage des informations et au transfert des connaissances ;  – déterminent les causes à la base des faiblesses, sous l'angle des risques ;  – volonté politique à long terme de s'améliorer ;  – mettent à profit l'assistance pour renforcer la mise en œuvre effective.		
<b>Par l'industrie</b> (MP 5.1, et 5.2)	5.F Renforcer les capacités aux fins du transfert des connaissances, des examens et des audits entre pairs.	Les associations de l'industrie organisent des examens, ateliers, séminaires et sessions de formation entre pairs.	2018

<b>Par l'OACI</b> (MP 5.2, 5.4, 5.5 et 5.6)	5.G S'assurer que la stratégie OACI de promotion et de facilitation d'une assistance ciblée inclut l'établissement d'un mécanisme d'information et de coordination (par ex., un centre de renseignements) pour un renforcement des capacités plus efficace et efficient, et qu'elle inclut des éléments comme :	Cartographie des capacités des donateurs.	2018/2019
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– une base de données de toutes les activités de renforcement des capacités (États, OACI, autres organisations, industrie, etc.) ;</li> <li>– choix des objectifs, échéances, emplacement, sujet ;</li> <li>– « centre d'assistance » pour relier les demandes des États ;</li> <li>– plateforme en ligne pour encourager les échanges de meilleures pratiques ;</li> <li>– cartographie des capacités des donateurs potentiels.</li> </ul>	Élaboration d'un manuel d'évaluation des besoins.	
		Cadre d'établissement des priorités fondés sur les risques et outils spécifiques.	
		Mesures de performance clés.	
	5.H Mise en œuvre d'outils d'évaluation fondés sur les risques aux fins d'assistance qui tiennent compte :	Élaboration d'un « Manuel d'évaluation des besoins ».	2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– des méthodes d'évaluation des besoins pour déterminer les causes à la base des lacunes des États ;</li> <li>– de la priorisation des besoins fondée sur le risque au sein des États, entre les États et les régions ;</li> <li>– du choix des objectifs en fonction des risques à des fins d'assistance, correspondant à l'État du contexte de risque (RCS) de l'OACI et aux évaluations nationales des risques ;</li> <li>– des Bureaux nationaux de l'OACI évaluant les États.</li> </ul>		
	5.I Élaborer une nouvelle stratégie OACI pour promouvoir et faciliter le développement de capacités ciblées, liées à des conditions appropriées, à l'engagement et aux outils d'évaluation.	Nouvelle stratégie approuvée par la direction de l'OACI.	2019
	5.J Explorer les possibilités de détachement accru d'experts en la matière (EM) à court terme à l'OACI afin de combler le manque d'EM.	Rapport sur une stratégie de détachement possible à court terme d'EM.	2018

-----