



DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS/2)

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

SITUATION DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La 39^e session de l'Assemblée de l'OACI est convenue de la nécessité d'élaborer en accéléré un tout premier Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) comme politique future de sûreté de l'aviation et cadre d'établissement des programmes. Le GASeP constitue l'assise sur laquelle l'OACI, les États, l'industrie et d'autres parties prenantes peuvent s'appuyer pour collaborer à l'atteinte d'un objectif partagé et commun de renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde entier. L'engagement mondial visant à atteindre des objectifs ambitieux en relevant le niveau de mise en œuvre de l'Annexe 17 – *Sûreté* est au centre de ce Plan. La présente note fait le point sur la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde et propose des options pour son évolution future.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 À compter de la date de son approbation par le Conseil de l'OACI, le 10 novembre 2017, le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) est devenu le cadre principal d'établissement des programmes de sûreté de l'aviation, remplaçant la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), qui était le document de référence fondamental sur la sûreté de l'aviation de l'Organisation depuis 2011. L'approbation du GASeP par le Conseil à la septième séance de sa 212^e session a marqué le virage d'une stratégie axée sur l'OACI, c'est-à-dire l'ICASS, à un plan mondial basé sur des objectifs qui engage collectivement l'OACI, les États et l'industrie à renforcer progressivement la sûreté de l'aviation d'ici 2020, 2023 et 2030. Cette approche cadre parfaitement avec l'orientation donnée par les résolutions portant sur la sûreté de l'aviation adoptées à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI.

1.2 Le Conseil a pris plusieurs facteurs en considération lorsqu'il a approuvé le GAsEP. Tout d'abord, il a rappelé la demande faite par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2016 visant à ce que le GAsEP soit élaboré de façon accélérée. Ensuite, bien que l'élaboration rapide du GAsEP ne permette pas la planification et la tenue d'une conférence mondiale en 2017, un processus consultatif rigoureux auquel ont participé les États membres et l'industrie a été mené au moyen de la lettre aux États AS8/1.10-17/84 du 11 juillet 2017. La majorité des retours d'information étaient positifs, et la plupart des observations ont été dûment incorporées. Enfin, le mandat approuvé de la stratégie ICASS prenant fin en 2016, il a été jugé nécessaire de la remplacer par un nouveau document qui serait adopté dès que possible, tout en reconnaissant que ce serait un « document évolutif » permettant des ajustements, selon les besoins.

2. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE

Objectifs ambitieux mondiaux

2.1 Les « objectifs ambitieux mondiaux » sont au centre du GAsEP. Rappelant que chaque État doit, par défaut, mettre pleinement en œuvre toutes les normes de l'OACI, mais sachant qu'un nombre important d'États ont du mal à le faire, il a été décidé d'adopter une approche par étape pour aider les États à établir des priorités d'action et à concentrer leurs ressources. Ces objectifs ambitieux mondiaux constituent un ensemble de nouveaux objectifs universels, ambitieux, spécifiques et pratiques que les États membres devront atteindre d'ici 2020, 2023 et 2030. Si les objectifs sont pertinents et qu'ils s'appliquent également à tous les États membres, ils servent aussi à encourager les États qui ont des taux peu élevés de mise en œuvre effective (EI) à être en mesure d'atteindre le taux d'EI minimum de 65 pour cent d'ici 2020 (première échéance). En échange, chaque État devra faire tous les efforts possibles pour atteindre l'ensemble des objectifs ambitieux mondiaux dans les délais convenus (voir l'appendice).

2.2 Il convient de noter que le « pourcentage des États » renvoie aux États déjà audités dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), y compris le deuxième cycle des audits de l'USAP et la méthode de surveillance continue (USAP-CMA). La « mise en œuvre effective » (EI) fait référence à la mise en œuvre effective globale de tous les éléments cruciaux d'un système de sûreté de l'aviation efficace, qui est le principal outil de mesure utilisé actuellement.

Examen des taux d'EI à l'échelle mondiale et régionale

2.3 La Conférence est invitée à évaluer le taux de mise en œuvre actuel sur la base des données de l'USAP (voir l'appendice) dont les conclusions suivantes peuvent être tirées. Tout d'abord, à la date du 21 août 2018, seuls 116 États (soit 64 pour cent) ont atteint ou dépassé l'objectif de 65 pour cent d'EI. Ensuite, la mise en œuvre à l'échelle régionale varie considérablement : par exemple, dans trois des sept régions de l'OACI, moins de 50 pour cent des États ont atteint l'objectif. Enfin, d'ici les deux prochaines années, 28 autres États doivent atteindre l'objectif de 65 pour cent afin de respecter l'engagement de 80 pour cent d'États audités ayant atteint le taux d'EI minimum. Cela signifie que les États doivent consentir des efforts importants afin de renforcer leurs systèmes de sûreté de l'aviation et accepter les audits planifiés, sans demander de reports. Du côté de l'OACI, l'USAP-CMA met en évidence les progrès faits par les États dans l'atteinte des objectifs. Toutefois, la contribution accrue des États au budget ordinaire du prochain triennat ainsi que les contributions volontaires, financières et en nature, seront nécessaires pour compléter le budget du programme d'audit, qui est insuffisant pour couvrir les coûts connexes. La disponibilité de chefs d'équipe et de ressources d'appui supplémentaires au Siège permettrait aussi au programme d'actualiser les résultats des États plus fréquemment.

Mesures dans le cadre de la feuille de route

2.4 Outre les objectifs ambitieux, 32 mesures spécifiques dont la réalisation contribuera à l'atteinte des objectifs mentionnés précédemment, ont été établies et groupées en cinq secteurs clés : sensibilisation au risque et gestion du risque, culture de sûreté et formation, innovation, supervision et assurance de la qualité, et coopération. Ces mesures sont détaillées dans la Feuille de route du Plan, qui doit servir de guide à la communauté de la sûreté de l'aviation afin d'être mieux coordonnée dans sa planification et ses interventions.

2.5 L'OACI est en train d'élaborer des outils et des mécanismes pour faciliter le suivi des progrès, avec la collaboration du Siège et des bureaux régionaux. Une trousse d'outils pour la mise en œuvre et la surveillance du Plan, conçue comme un document de référence pour les bureaux régionaux, en est aux dernières étapes de son élaboration. Les activités de sensibilisation, comme la tenue de conférences, et la surveillance de la mise en œuvre du GAsEP, exigent beaucoup de ressources.

2.6 Étant donné que les efforts actuels de l'OACI se concentrent sur la mise en œuvre de l'Annexe 17 et la réaction aux nouvelles menaces, l'Organisation accueille favorablement les contributions augmentées des États au budget ordinaire du prochain triennat ainsi que leurs contributions volontaires, financières et en nature, pour renforcer les activités liées à la mise en œuvre et à la surveillance du GAsEP et aux comptes rendus afférents.

3. ASSURER UN ENGAGEMENT REGIONAL

3.1 Prévoyant des difficultés pour atteindre les objectifs ambitieux mentionnés dans le paragraphe 2 plus haut, l'OACI a jugé nécessaire d'organiser une série de conférences régionales. Elles avaient pour but d'accroître la sensibilisation à l'égard de la structure, des objectifs et des cibles du GAsEP. Elles font aussi la promotion d'une responsabilisation partagée à l'égard des priorités régionales, prenant en compte les défis, l'état des menaces et les risques ainsi que l'infrastructure régionale. L'OACI se réjouit des initiatives prises par divers États pour accueillir les conférences régionales portant sur la mise en œuvre du GAsEP :

- a) la première conférence s'est réunie à Charm el-Cheikh (Égypte), du 22 au 24 août 2017, et a attiré plus de 200 participants représentant 50 États d'Afrique et du Moyen-Orient, ainsi que des représentants officiels d'autres régions. Elle s'est conclue par une séance ministérielle où a été adoptée une « Déclaration et une feuille de route pour favoriser la sûreté de l'aviation civile en Afrique et au Moyen-Orient » ;
- b) la deuxième conférence, tenue à Bangkok (Thaïlande) les 20 et 21 décembre 2017, a servi de lieu pour un débat ouvert axé sur l'établissement des priorités dans la Région Asie et Pacifique (APAC). La Conférence a compté environ 150 participants de 23 États et a permis l'adoption d'une « Feuille de route régionale en matière de sûreté de l'aviation pour l'Asie et le Pacifique » ;
- c) la troisième conférence a été tenue à Lisbonne (Portugal), du 29 au 31 mai 2018. Elle a réuni plus de 200 participants de 40 États et s'est conclue par un engagement régional à mettre en œuvre le GAsEP par l'entremise d'une « Feuille de route pour la sûreté de l'aviation dans la région Europe et Atlantique Nord » ;
- d) la quatrième conférence a eu lieu à Panama (Panama), du 24 au 26 juillet 2018. Plus de 200 délégués de 21 États y ont participé. Le principal aboutissement est un engagement régional à mettre en œuvre le GAsEP par l'entremise d'une « Feuille de route pour la sûreté de l'aviation dans la région Amériques et Caraïbes ».

4. COORDINATION ET MISE EN OEUVRE DES INITIATIVES D'ASSISTANCE

4.1 À la lumière des niveaux d'EI actuels, comme ils sont décrits au paragraphe 2, le Secrétariat poursuit la mise en œuvre d'une assistance ciblée afin de résoudre les carences constatées en matière de sûreté dans les États membres. Le principal objectif de l'assistance à la sûreté de l'aviation et à la facilitation est d'appuyer les États membres afin qu'ils remédient aux préoccupations significatives de sûreté (SSeC) relevées dans le cadre de l'USAP-CMA de l'OACI et d'aider les États dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 – *Facilitation* et de l'Annexe 17 – *Sûreté*, ainsi que de la Stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP). Les initiatives d'assistance et de renforcement des capacités sont offertes par priorité en fonction : des principes de gestion des risques ; de l'engagement exprimé par les États de remédier à leurs SSeC ; et des priorités géographiques indiquées par les États donateurs. Pour fournir de l'assistance sur les questions de facilitation, l'OACI a collaboré avec les États, les organisations internationales et régionales et les représentants de l'industrie qui étaient en mesure de fournir des ressources et de l'expertise pour élargir la portée et accroître l'efficacité des activités d'assistance.

5. EVOLUTION PROPOSEE DU PLAN

5.1 Outre l'objectif stratégique de l'OACI, *Sûreté et facilitation*, le Conseil de l'OACI a demandé l'élaboration distincte d'un Plan mondial pour la sûreté de l'aviation et d'un Plan mondial de facilitation de l'aviation, ce qui explique pourquoi le GAsEP actuel n'aborde pas la question des normes de l'Annexe 9 – *Facilitation* pour appuyer les objectifs de sûreté de l'aviation.

5.2 Des discussions sur la viabilité d'un Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) autonome sont en cours à l'OACI, y compris au sein de ses groupes d'experts et de ses organes directeurs, jusqu'au niveau du Comité du transport aérien (ATC) et du Comité de l'intervention illicite (UIC). Il est vrai que l'identification de criminels potentiels et de terroristes constitue une priorité pour les États. En particulier, un certain nombre de normes de l'Annexe 9 qui porte sur la sécurité frontalière sont liées aux processus de sûreté. Plus précisément, les objectifs de sécurité frontalière et de sûreté de l'aviation peuvent se compléter afin d'empêcher les terroristes et autres criminels de mener leurs missions ou d'échapper aux poursuites (voir la note HLCAS/2-WP/4). De plus, un système national solide de gestion de l'identité permet aux États de procéder à des contrôles de sûreté plus rapides et plus performants de la vaste majorité des voyageurs légitimes. Les données sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (API) et les données sur les dossiers passagers (NPR) se sont révélées utiles dans l'identification des criminels connus et en puissance à travers les évaluations des risques. La reconnaissance de telles synergies fera du GAsEP un plan plus cohérent lorsqu'il s'agira d'envisager la sûreté à l'échelle mondiale.

6. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

6.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) examiner la nécessité de produire de prochaines versions du GAsEP avec la possibilité d'y refléter également les dispositions sur la sûreté de l'Annexe 9 ;
- b) prendre en compte les considérations budgétaires et le besoin pressant de ressources supplémentaires, comme il est indiqué aux paragraphes 2.3 et 2.6 ;
- c) appuyer la coordination des initiatives d'assistance de l'OACI par toutes les parties concernées.

APPENDICE

OBJECTIFS AMBITIEUX MONDIAUX (tels qu'ils sont présentés dans l'Appendice A du GASeP)

d'ici 2020
80 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 65 %
d'ici 2023
90 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 80 %
d'ici 2030
100 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 90 %

Note :

Le « pourcentage des États » renvoie aux États déjà audités dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), y compris le deuxième cycle des audits de l'USAP et la méthode de surveillance continue (USAP-CMA).

La « mise en œuvre effective » (EI) fait référence à la mise en œuvre effective globale de tous les éléments cruciaux d'un système de sûreté de l'aviation efficace, qui est le principal outil de mesure utilisé actuellement.

NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE (en date du 21 août 2018)

Région de l'OACI	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Total
N ^{bre} d'États	39	24	56	15	21	13	24	192
N ^{bre} d'États audités	35	21	54	13	21	13	23	180
N ^{bre} d'États avec un taux d'EI de plus de 65 %	17	10	51	9	12	9	8	116
% d'États avec un taux d'EI de plus de 65 %	49 %	48 %	94 %	69 %	57 %	69 %	35 %	64 %