



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) arrivera cette année au terme convenu, et les délibérations concernant un futur cadre de politique et de programmation pour remplacer l'ICASS se sont axées sur un Plan « mondial » centré sur des ambitions en matière de sûreté de l'aviation qui devront être satisfaites collectivement par la communauté internationale.

La présente note contient une proposition d'élaboration d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) qui répond aux besoins d'assistance des États et régions et oriente les efforts de renforcement de la sûreté de l'aviation de tous les États, ainsi que ceux des autres parties prenantes, au moyen d'un ensemble d'objectifs et de cibles convenus à l'échelle internationale. Elle propose de mener des consultations systématiques et exhaustives avec les États membres et l'industrie afin de parvenir à un consensus sur les grandes lignes et toute la teneur du GASeP, notamment les objectifs et les cibles les plus adaptés pour rendre compte fidèlement des besoins des États et des régions.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à charger le Conseil de poursuivre l'élaboration du GASeP en se fondant sur des objectifs et cibles mondiaux de sûreté de l'aviation qui soient clairs et collectifs, soutenus par des indicateurs concrets et mesurables ;
- à charger le Secrétariat de consulter les États membres afin d'élaborer et d'affiner les éléments du GASeP sur la base des Appendices A, B et C ;
- à convenir de la proposition de feuille de route et de calendrier figurant en Appendice D.

Objectifs stratégiques :

La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C — *Sûreté et facilitation*.

Incidences financières :

La mise en œuvre de l'ICASS et du GASeP sera entreprise sous réserve des ressources disponibles dans le budget du programme ordinaire de 2017-2019 et/ou des contributions volontaires.

<i>Références :</i>	A39-WP/20, <i>Mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)</i> A39-WP/28, <i>Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement</i> A39-WP/14, <i>Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)</i> A38-WP/13, A37-WP/18 et A37-WP/75 Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) arrivera au terme convenu à la fin du triennat actuel, après avoir fait office de principal cadre du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation pendant deux triennats. En réfléchissant aux tendances, défis et opportunités auxquels devrait correspondre un cadre futur, le Conseil a pris en compte les leçons apprises de l'ICASS et estime qu'il est temps de définir une vision et une feuille de route pour la transition de l'ICASS vers un nouveau Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep) qui soit global et tourné vers l'avenir.

1.2 Tirant profit des réussites du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), les États et l'industrie bénéficieront d'un plan réellement « mondial » pour la sûreté de l'aviation. Ce plan fournira des orientations visant à définir les priorités aux niveaux international, régional, et des États, créant ainsi un cadre dans lequel les États puissent travailler ensemble et avec les parties prenantes pour atteindre des objectifs partagés, appuyer des solutions mondiales à des problématiques communes, et orienter les efforts de renforcement de la sûreté de l'aviation. Des leçons utiles peuvent également être tirées du GASP et du GANP, tout en reconnaissant que la sûreté de l'aviation diffère fondamentalement de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1 Les instruments de politique ci-après ont façonné l'orientation du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI et des priorités de l'Organisation :

- a) Déclaration sur la sûreté de l'aviation, adoptée dans la Résolution A37-17, qui a réaffirmé l'engagement des États membres à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde ;
- b) ICASS, qui prévoit sept domaines de focalisation stratégique de l'Organisation pour deux triennats (2011-2016), mandatée par la 37^e Assemblée ;
- c) Conclusions et recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation de 2012, qui visent à renforcer le cadre de sûreté de l'aviation dans le monde, notamment en réduisant les risques qui touchent la sûreté de la poste et du fret aériens et en répondant à la menace interne ;
- d) Résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*.

2.2 Guidée par les instruments énumérés ci-dessus, l'Organisation a progressé dans l'exécution de son mandat de sûreté de l'aviation, notamment pour promouvoir des mesures de sûreté efficaces dans le monde entier ; consolider la prestation et la coordination d'initiatives en matière d'assistance, de renforcement des capacités et de partenariats ; renforcer la capacité de faire face à des menaces nouvelles et émergentes ; et assurer l'efficacité des activités d'audit et de suivi.

2.3 Cependant, renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde reste une entreprise de taille, caractérisée par un paysage complexe et en évolution constante, sans perspective réelle de gestion concrète des risques. Ainsi, il est nécessaire que les États et l'industrie redoublent d'efforts collaboratifs pour promouvoir les innovations en matière de technologie et de processus qui permettront de relever les défis actuels et futurs de la sûreté de l'aviation. Il faut une approche de la sûreté et de la sécurité de l'aviation plus intégrée, comme le montrent les problématiques de cybersécurité et de systèmes d'aéronefs télépilotés ; la sûreté de l'aviation exige une approche transversale qui garantit une coordination adaptée avec la facilitation, la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et tout autre domaine concerné. Il faudrait encourager un échange accru d'informations critiques en temps réel entre les États et l'industrie et entre les professionnels et partenaires de la sûreté de l'aviation qui ont besoin de savoir, comme l'ont souligné les événements récents liés aux opérations de l'aviation civile à proximité des zones de conflit.

3. CONSIDÉRATIONS ESSENTIELLES

3.1 Le cadre de la sûreté de l'aviation, actuellement axé sur l'OACI, devrait dorénavant mettre l'accent sur la définition d'aspirations et de responsabilités partagées par tous les États, afin de contribuer à orienter les efforts qu'ils déploient pour renforcer progressivement la sûreté de l'aviation. Dans la poursuite de l'élaboration du GAsEP, il est proposé d'examiner les considérations essentielles suivantes, qui prennent en compte les recommandations du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/27, mars 2016) :

- a) les sept domaines de focalisation stratégique de l'ICASS devraient être conservés en tant que fondation solide pour relever les défis actuels et futurs de la sûreté de l'aviation, et devraient donc être utilisés pour contribuer à orienter le GAsEP. On envisage une transition en douceur de l'ICASS vers le GAsEP une fois ce dernier approuvé, ce qui permettrait de donner un nouvel élan aux domaines de focalisation stratégique de l'ICASS dans un cadre plus complet et mondial. D'autres stratégies de soutien (par exemple, la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI) pourraient aussi y être intégrées ;
- b) l'élément de base du cadre devrait être la notion de renforcement progressif de la sûreté de l'aviation comme objectif essentiel, ce qui est conforme à l'objectif stratégique de l'OACI. À des fins pratiques, le renforcement de la sûreté de l'aviation est défini comme l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de la sûreté de l'aviation en vue de réduire le risque d'actes et de tentatives d'intervention illicite, et d'en atténuer les conséquences ; il s'agit d'atteindre et d'obtenir une amélioration qualitative tout en gérant les coûts de la sûreté ;
- c) les principales composantes du GAsEP, comme l'illustre l'Appendice A, devraient se construire autour de six thèmes clés, appuyés par des objectifs et cibles spécifiques à atteindre. Le Plan comprend également quatre grands domaines de « catalyseurs », qui contribuent à atteindre les objectifs du thème clé correspondant mais aussi de tous

les autres thèmes. De plus amples détails devront être élaborés et précisés, et les six thèmes clés du GASeP pourraient servir à orienter les délibérations ;

- d) une table des matières indicative qui propose un format, figurant en Appendice B ;
- e) élaboration d'objectifs et de cibles assortis d'échéances à court et moyen terme, à associer à des objectifs à plus long terme en vue de réaliser des améliorations majeures, sur la base de la liste indicative présentée en Appendice C. Si les grandes lignes des objectifs et cibles de sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne ont été définies, ce n'est pas encore le cas de la sûreté de l'aviation, et il faudra examiner la question plus avant. Il est prématuré de proposer les objectifs et cibles précis que le GASeP pourrait impliquer ;
- f) choix d'indicateurs de performance, afin de pouvoir assurer le suivi des cibles à l'aide d'au moins un indicateur par année cible convenue. Les indicateurs devraient être relativement simples, facilement applicables et rentables, de manière à ce qu'ils puissent être utilisés par tous les États membres, le cas échéant, compte tenu de leurs situation et priorités propres. Le niveau de mise en œuvre effective (EI) évalué par la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) pourrait servir d'indicateur ;
- g) il importe de mener des consultations plus larges, permettant à tous les États membres, aux organisations et à l'industrie de contribuer et d'adhérer au Plan.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, le Conseil envisage d'élaborer le GASeP de façon structurée et coordonnée, en s'appuyant sur les contributions des États membres, des organisations régionales et internationales et de la communauté de la sûreté de l'aviation dans son ensemble. Des consultations systématiques et exhaustives seraient un facteur de réussite critique, afin de veiller à ce que le consensus qui caractérise les progrès accomplis à ce jour dans l'aviation civile mondiale reste à la base du Plan, et à ce que les objectifs et cibles soient adaptés aux États et régions concernés.

4. VOIE À SUIVRE

4.1 Une proposition de feuille de route et de calendrier pour l'approbation finale et la mise en œuvre du GASeP est présentée en Appendice D. On pourrait adopter une approche en deux temps. Au cours de la première phase, de la 39^e Assemblée de l'OACI jusqu'à début 2018, l'OACI procéderait à des consultations régulières, favoriserait un dialogue ouvert et encouragerait les États membres et les parties prenantes à apporter des contributions au moyen d'une série de conférences régionales ou d'autres types de consultations régionales. L'OACI convoquera aussi une Conférence de haut niveau à la mi-2018 afin de parvenir à un consensus mondial sur le GASeP et sur l'engagement des États à atteindre les objectifs et cibles qui y figurent. La deuxième phase devrait mener à l'approbation du GASeP par le Conseil en vue de sa mise en œuvre vers la fin de 2018.

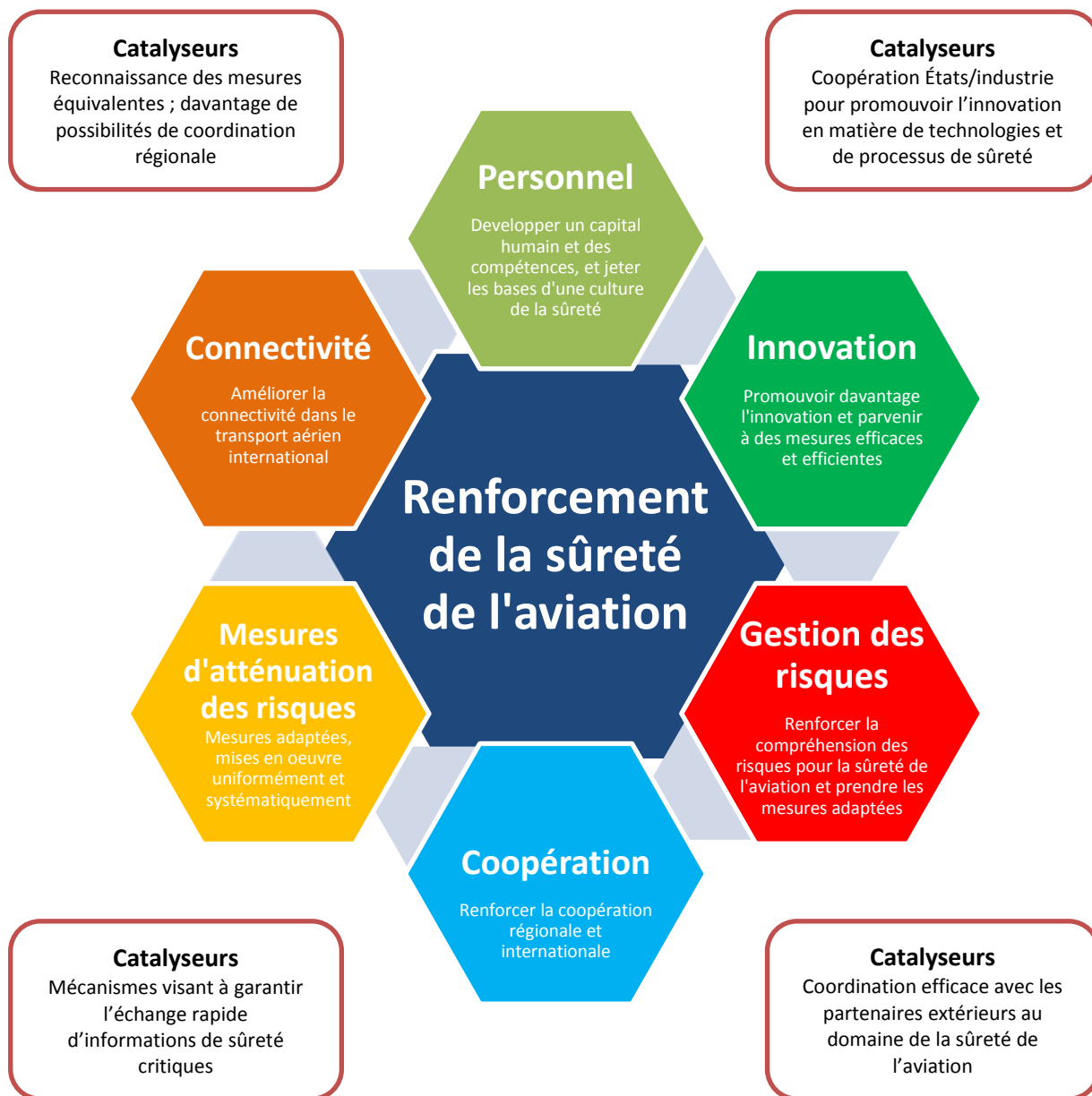
4.2 Remarquant que l'élaboration du GASeP exigerait une action continue de la part du Secrétariat de l'OACI, le Conseil a également pris note avec reconnaissance des ressources et de l'expertise proposées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, qui est disposé à examiner périodiquement la proposition de plan, s'il y a lieu.

5. MODALITÉS DE TRANSITION

5.1 Il est raisonnable d'envisager l'incorporation des domaines de focalisation stratégique de l'ICASS dans le GAsEP, tant qu'ils restent pertinents. Comme l'indique la note A39-WP/14 sur l'ICASS, jusqu'à ce que la mise en œuvre du GAsEP soit approuvée pour 2019, il est proposé que l'ICASS continue d'orienter l'Organisation pour veiller à ce qu'un cadre global de politique et de programmation reste en place à l'OACI.

APPENDICE A

THÈMES CLÉS



APPENDICE B

TABLE DES MATIÈRES INDICATIVE

Résumé analytique	
Chapitre 1	Introduction
Chapitre 2	Bilan <ul style="list-style-type: none">• Progrès réalisés jusqu'à présent dans le renforcement de la sûreté de l'aviation civile internationale• Aperçu des menaces et des risques• Vulnérabilités du système de transport aérien• Tendances dans le transport aérien pertinentes pour la sûreté de l'aviation
Chapitre 3	Nécessité d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde Principes clés et fondamentaux de la sûreté de l'aviation Partenaires en sûreté de l'aviation
Chapitre 4	Priorités de la sûreté de l'aviation
Chapitre 5	Objectifs et cibles
Chapitre 6	Catalyseurs
Chapitre 7	Stratégies de soutien
Chapitre 8	Plan d'action pour la mise en œuvre
Chapitre 9	Suivi et compte rendu des progrès accomplis
Chapitre 10	Gouvernance
Appendices	Selon qu'il convient

APPENDICE C

LISTE INDICATIVE DES OBJECTIFS ET CIBLES

OBJECTIF 1 : Améliorer la capacité pour faire face à toutes les menaces à l'encontre de la sûreté de l'aviation

Cible 1. D'ici à 20xx, utilisation par les États de méthodologies efficaces d'évaluation des menaces et des risques ;

Cible 2. D'ici à 20xx, efforts considérables déployés par les États pour promouvoir les mesures et les approches fondées sur les risques ;

Cible 3. D'ici à 20xx, mise en place par les États de mécanismes pour assurer un meilleur échange des informations relatives aux menaces ;

OBJECTIF 2 : Atteindre des niveaux plus élevés de mise en œuvre effective de l'Annexe 17 de l'OACI

Cible 4. D'ici à 20xx, mise en conformité des États et des régions pour améliorer sensiblement les niveaux de sûreté de l'aviation ;

Cible 5. D'ici à 20xx, mobilisation de ressources financières supplémentaires pour la mise en œuvre effective de la sûreté de l'aviation ;

Cible 6. D'ici à 20xx, réduction considérable du nombre d'États confrontés à des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) ;

OBJECTIF 3 : Promouvoir le développement des ressources humaines en sûreté de l'aviation

Cible 7. D'ici à 20xx, mesures importantes prises par les États pour promouvoir la culture de la sûreté dans toutes les organisations ;

Cible 8. D'ici à 20xx, efforts considérables déployés par les États pour promouvoir une amélioration des capacités des professionnels de la sûreté ;

OBJECTIF 4 : Prendre des mesures de sûreté efficaces et efficientes à l'aide d'innovations en matière de technologies et de processus

Cible 9. D'ici à 20xx, renforcement par les États de leur capacité technologique pour faire face à la menace posée par les LAG ;

Cible 10. D'ici à 20xx, efforts importants déployés par les États pour consolider la recherche et stimuler l'innovation ;

Cible 11. D'ici à 20xx, utilisation par tous les États des plateformes de l'OACI pour échanger leurs meilleures pratiques en matière d'inspection-filtrage ;

Cible 12. D'ici à 20xx, efforts accrus des États pour reconnaître les systèmes d'autres États lorsqu'ils sont considérés comme équivalents ;

OBJECTIF 5 : Consolider la mise en œuvre par le renforcement des capacités

Cible 13. D'ici à 20xx, renforcer les partenariats régionaux en vue de la mise en œuvre d'activités effectivement ciblées de renforcement des capacités afin d'appuyer les initiatives et plans régionaux ;

OBJECTIF 6 : Mettre en place une approche intégrée de la sécurité, de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation

Cible 14. D'ici à 20xx, efforts accrus de tous les États pour assurer une approche transversale de la sûreté de l'aviation.

APPENDICE D

PROPOSITION DE FEUILLE DE ROUTE ET DE CALENDRIER

Phase	Action	Échéance
1	Approbation du concept du GASeP et du plan de travail	quatrième trimestre de 2016
2	Achèvement du premier projet de consultation du GASeP	deuxième trimestre de 2017 (à la suite d'AVSECP/28)
3	Consultation des États membres et de toutes les parties prenantes au moyen d'une série de consultations régionales	troisième trimestre de 2017 – deuxième trimestre de 2018
4	Conférence de haut niveau pour obtenir un accord sur le GASeP et un engagement à atteindre les cibles	deuxième trimestre de 2018
5	Approbation définitive du GASeP par le Conseil en vue de sa mise en œuvre complète	quatrième trimestre de 2018 (215 ^e session)
6	Rapport sur l'état d'avancement à la 40 ^e session de l'Assemblée de l'OACI	quatrième trimestre de 2019