



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

**HIÉRARCHISATION DES TRAVAUX DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE
L'AVIATION ET ÉTABLISSEMENT D'OBJECTIFS PLURIANNUELS**

(Note présentée par le Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans un environnement marqué par une menace persistante et de plus en plus diversifiée pour l'aviation, et par des ressources toujours plus limitées, une hiérarchisation efficace des travaux de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation est plus importante que jamais. L'établissement d'objectifs pluriannuels représente un moyen d'axer les travaux du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et de ses groupes de travail sur des questions de fond qui auront des incidences nettes sur la sûreté de l'aviation. Il permet également d'assurer une approche commune à l'ensemble des groupes de travail du Groupe d'experts et de renforcer la visibilité de ces travaux au sein de la communauté de l'OACI.

À titre d'exemple, l'AVSECP pourrait établir un objectif fondé sur les risques visant à réduire les vulnérabilités de la chaîne logistique du fret aérien sur trois ans, en rendant compte des progrès à la prochaine Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) mesurer l'importance d'une hiérarchisation efficace des travaux de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation ;
- b) approuver l'élaboration d'objectifs pluriannuels en matière de sûreté de l'aviation, qui seront coordonnés par l'AVSECP et le Secrétariat de l'OACI dans le cadre du processus de hiérarchisation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028.
<i>Références :</i>	A42-WP/11, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'histoire de la sûreté de l'aviation à l'OACI a été façonnée par une réponse mondiale déterminée face à l'évolution des actes d'intervention illicite visant l'aviation civile. Avec ses 19 amendements, l'Annexe 17 dresse l'historique de la réponse mondiale aux menaces et vulnérabilités, et elle a atteint un niveau de maturité croissant. Néanmoins, nous continuons de constater que la menace pesant sur l'aviation demeure évolutive et persistante. Nous ne pouvons relâcher nos efforts ; il reste encore beaucoup à faire, tant pour maintenir et moderniser les exigences que pour répondre aux menaces émergentes. La communauté mondiale court le risque qu'en l'absence d'une priorité mobilisatrice clairement définie par une menace visible ou un événement catastrophique, nos travaux manquent d'orientation. Une telle situation pourrait conduire à une hiérarchisation inadéquate des efforts, au détriment des domaines susceptibles d'avoir le plus d'incidence ou présentant les besoins les plus pressants. En outre, toute modification de l'Annexe 17 engendre des coûts importants, tant en ressources mobilisées par les États pour élaborer et adopter ces exigences, qu'en investissements nécessaires à leur mise en œuvre par l'industrie. Il est donc primordial que chaque modification soit pleinement justifiée, au regard des risques ou des possibilités recensés.

1.2 L'AVSECP a récemment convenu de manière unanime la nécessité d'améliorer nos méthodes de travail, aussi bien dans la réponse apportée aux propositions des États que dans la définition d'objectifs communs et spécifiques, autour desquels des expertises pourraient être mobilisées.

2. CONTEXTE

2.1 À la réunion AVSECP/35, le Groupe d'experts a accueilli favorablement la proposition, présentée par le membre du groupe désigné par le Royaume-Uni, de mettre au point une méthode destinée à hiérarchiser au mieux ses priorités et celles de ses groupes de travail afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles au moyen d'une approche fondée sur les risques. À cette fin, le Groupe d'experts a chargé le membre susmentionné de diriger les travaux, en 2024-2025, afin d'élaborer les propositions.

2.2 À l'issue de ces travaux, les principes suivants ont été établis :

- l'objectif est d'améliorer la façon de décider du travail à faire, et non la nature du travail. La pression exercée sur les ressources des gouvernements et de l'industrie affectées à la sûreté de l'aviation continue d'engendrer des difficultés. Toute activité de l'AVSECP ou de ses groupes de travail puise dans un bassin de ressources générales limitées. Il est indispensable que le Secrétariat de l'OACI, l'AVSECP et ses groupes de travail suivent des pratiques optimales utilisant efficacement les ressources en faisant des choix délibérés sur ce qui doit être effectué par rapport à ce qui pourrait être effectué.
- en sûreté de l'aviation, la hiérarchisation devrait nécessairement tenir compte non seulement de l'incidence sur le risque résiduel global, comme point de départ, mais aussi des objectifs stratégiques plus vastes, comme ceux du GAsEP.
- la hiérarchisation devrait contribuer au fonctionnement efficace et effectif des groupes de travail de l'AVSECP, ce qui garantirait que les précieuses ressources disponibles soient utilisées au mieux et permettrait la prise rapide des décisions et des mesures.
- l'AVSECP devrait être capable de hiérarchiser les tâches et les activités qui lui sont confiées, notamment par le Conseil de l'OACI (hiérarchisation réactive), et d'établir ses propres priorités

(hiérarchisation proactive) qui encouragent le développement par les membres, les États et les groupes de travail.

2.3 À la réunion AVSECP/36, le membre désigné par le Royaume-Uni a présenté les conclusions de ces travaux, accompagnées de recommandations articulées autour de trois piliers : le tri à court terme, les objectifs à moyen terme et la mise en œuvre de l'Annexe 17. Ces recommandations ont été approuvées par le Groupe d'experts.

3. ANALYSE

3.1 La publication de la deuxième édition du *Plan mondial pour la sûreté de l'aviation* (GASeP) en 2024, comprenant six domaines prioritaires et objectifs ambitieux visant à accroître les taux de mise en œuvre effective, contribuera largement à orienter les efforts des États, de l'industrie et de l'OACI pour renforcer la sûreté de l'aviation.

3.2 En complément, les travaux de hiérarchisation ont abouti à la recommandation selon laquelle l'AVSECP devrait fixer des objectifs sur plusieurs années (par exemple, trois ans) pour le développement de l'Annexe 17 ou de la sûreté de l'aviation en général, dans un domaine précis. Ces objectifs pluriannuels permettront à l'AVSECP d'établir de manière proactive une question ou un domaine prioritaire de développement, en visant des résultats clairs, percutants et mesurables, tout en maintenant la capacité de répondre rapidement aux nouvelles menaces et situations. Les objectifs devraient être présentés au Comité de la sûreté de l'aviation du Conseil, accompagnés d'une mise à jour annuelle sur les progrès réalisés. Un rapport serait également transmis à l'Assemblée subséquente afin de mieux faire connaître la sûreté de l'aviation, en mettant en évidence son rôle dans le maintien d'un système sûr. Il est important que ce rapport puisse également rendre compte de tout retard ou changement, si l'environnement des menaces exige une réorientation immédiate, car, intrinsèquement, la sûreté de l'aviation doit demeurer agile et réactive. Le président du Groupe d'experts, en coordination avec le Secrétariat de l'OACI, pourrait avoir la responsabilité globale de coordonner le développement et l'exécution en fonction des objectifs. Les objectifs à adopter devraient être parrainés par les rapporteurs des groupes de travail de l'AVSECP, qui coordonneront le plan intégré de développement et d'exécution, et feront annuellement rapport à l'AVSECP sur les mesures élaborées et les progrès en vue de la mise en œuvre.

3.3 Il s'agit d'une pratique similaire à celle du Groupe d'experts qui consiste à établir et à examiner les objectifs stratégiques en matière de sûreté de l'aviation dans le but de guider ses travaux et qui a été systématiquement mise en œuvre depuis les années 1990 jusqu'à la publication du dernier ensemble d'objectifs stratégiques en matière de sûreté dans la note AVSECP/21-WP/26.

3.4 L'objectif pluriannuel pourrait, par exemple, être défini en s'appuyant sur une approche fondée sur les risques. L'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (RCS) (Doc 10108 – Diffusion restreinte) attribue une note au risque résiduel lié aux types de menaces. Il fournit ainsi à l'AVSECP un moyen de prendre des décisions éclairées quant à la question de savoir si les mesures d'atténuation prévues par l'Annexe 17 produisent dûment les résultats de sûreté souhaités. Dans les cas où il estime que sa tolérance au risque est inférieure au risque résiduel actuel, l'AVSECP voudra peut-être prioriser l'élaboration d'autres moyens de s'occuper des vulnérabilités pour réduire le risque résiduel.

3.5 En outre, le Programme universel d'audits de sûreté - Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) offre un ensemble de données riche, dont le potentiel pourrait être bien mieux exploité. Cela suppose une meilleure mise en service, par l'AVSECP, d'analyses approfondies et objectives permettant de mieux cerner les causes profondes de la mise en œuvre inefficace des normes de l'Annexe 17.

3.6 Comme exemple pratique, l'AVSECP pourrait définir un objectif fondé sur les risques pour remédier aux vulnérabilités touchant la chaîne logistique du fret aérien, qui a été un enjeu particulièrement

complexe et prioritaire en 2024-2025. Cet objectif pourrait s'étendre sur une période de trois ans (triennat), avec pour ambition de faire passer le risque résiduel actuel de moyen-élevé à moyen-bas, d'ici la fin de la période.

3.7 L'AVSECP pourrait aussi utiliser une approche thématique lorsqu'il cherche à définir un résultat pour une question transversale ou significative concernant la sûreté de l'aviation. Elle pourrait par exemple être axée sur l'examen des incidences des facteurs humains sur le système de sûreté et viser à l'établissement d'une fonction de coordination claire pour l'OACI, comme cela a été fait pour l'Année de la culture de la sûreté en 2021.

3.8 L'établissement d'un objectif pluriannuel offre la possibilité d'examiner une problématique de manière plus systématique, en envisageant une vaste gamme de solutions complémentaires, tout en disposant de suffisamment de temps pour évaluer leur efficacité par rapport à l'objectif fixé. Cela aiderait aussi à focaliser les ressources mondiales sur un objectif défini. Les États seraient invités à accorder une attention particulière à cet objectif dans leurs contextes locaux, nationaux et régionaux, et à transmettre leurs recommandations à l'AVSECP. Des liens pourraient être établis avec une communauté de sûreté de l'aviation élargie à l'occasion de la Semaine de la sûreté de l'OACI et d'autres événements mondiaux et locaux, ainsi que par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI, pour que davantage de parties prenantes participent à l'élaboration des propositions et des solutions.

4. **RÉSUMÉ**

4.1 L'approche proposée ci-dessus représente un moyen d'axer clairement les travaux de l'AVSECP et de ses groupes de travail sur des questions de fond qui auront des incidences nettes sur la sûreté de l'aviation. Elle permet également d'assurer une approche commune à l'ensemble des groupes de travail du Groupe d'experts et de renforcer la visibilité de ces travaux au sein de la communauté de l'OACI. Dans un environnement marqué par une menace persistante et de plus en plus diversifiée pour l'aviation, et par des ressources toujours plus limitées, une hiérarchisation efficace des travaux de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation est plus importante que jamais.

— FIN —