



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

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

#### GASEP : AVANTAGES D'UN PLAN MONDIAL ET NÉCESSITÉ DE SURVEILLER EN CONTINU SA MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par le Brésil et l'Argentine,  
avec le soutien des États membres de la CLAC<sup>1</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'élaboration du GASEP a représenté un pas en avant important dans le domaine de la sûreté et de la facilitation. La feuille de route du GASEP a apporté plus d'objectivité à un document stratégique mondial, qui constitue une remarquable évolution de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS).

La feuille de route du GASEP est dans sa phase de mise en œuvre, et certaines tâches ont déjà été menées à bien depuis son élaboration. Pour aller plus loin dans sa mise en œuvre, il est proposé d'établir une méthodologie permettant de notifier les nouveaux progrès aux parties prenantes et de promouvoir l'échange de connaissances et d'expériences entre elles.

En outre, l'amélioration du suivi du GASEP soulève une autre question importante, qui porte sur les moyens d'actualiser de façon dynamique l'état d'avancement de la mise en œuvre effective (EI). La mise en œuvre effective s'appuie sur les résultats du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) pour quantifier la progression du GASEP. Étant donné qu'un certain temps peut s'écouler entre les activités d'audit USAP, il est proposé que l'OACI tienne compte des données fournies par les États dans les plans d'actions correctives (CAP) pour sans cesse mettre à jour l'état d'avancement de la mise en œuvre effective.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'expérience du Brésil concernant le GASEP, avec la création de groupes techniques collaboratifs pour coordonner la mise en œuvre du Plan et élaborer des mesures et des projets conjoints avec l'industrie et toutes les parties prenantes de l'aviation intéressées ;
- b) à reconnaître l'importance du GASEP pour l'accroissement de la sûreté de l'aviation dans le monde, en tant qu'enjeu international pour le secteur ;
- c) à recommander que l'OACI examine la viabilité et les avantages éventuels de la création d'un mécanisme permettant de suivre la progression de la feuille de route du GASEP ;
- d) à demander à l'OACI d'évaluer la possibilité de mettre à jour certains résultats USAP-CMA (mise en œuvre effective) sur la base des données bien établies soumises par les États dans le cadre de leur plan d'actions correctives (CAP).

<sup>1</sup> Belize, Bolivie, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Pérou et Venezuela.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	<i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i> (GASeP) (Doc 10118) Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)

## 1. INTRODUCTION

1.1 Après l'approbation du GASeP en novembre 2017 par le Conseil de l'OACI, plusieurs activités régionales ont été promues dans le monde par l'OACI afin de favoriser une mise en œuvre du Plan à l'échelle mondiale. Depuis lors, un nombre significatif d'autorités et de représentants de l'industrie pertinents ont développé des projets pour se conformer à certaines tâches de la feuille de route du GASeP.

1.2 Cette feuille de route était une nouveauté importante du GASeP par rapport à la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS). Elle a apporté plus d'objectivité à un document stratégique mondial et a donné un pas dans la bonne direction, faisant évoluer remarquablement la Stratégie susmentionnée.

1.3 Cependant, la mise en œuvre du GASeP a rencontré certaines difficultés dans ses premières années, en ce qui a trait, d'une part, à la promotion de l'échange d'expériences entre les parties prenantes et les États ayant des attributions similaires au titre de la feuille de route du GASeP et, d'autre part, à la communication au sujet des résultats attendus du Plan.

1.4 Le renforcement du GASeP peut notamment passer par la manière dont chaque tâche est évaluée. En effet, une surveillance continue de la progression des objectifs de mise en œuvre effective, menée de façon facile et intelligente, permettrait aux États et à l'industrie de développer les systèmes mondiaux de sûreté de l'aviation.

## 2. EXPÉRIENCE DU BRÉSIL DANS LA MISE EN ŒUVRE DU GASEP ET BESOIN D'ÉCHANGER DES CONNAISSANCES ET DES EXPÉRIENCES POUR ACCOMPLIR LES TÂCHES DU GASEP

2.1 L'élaboration et l'approbation du GASeP ont incité l'Agence nationale de l'aviation civile du Brésil (ANAC) à créer un groupe composé des autorités et des représentants de l'industrie pertinents, dans l'objectif de mettre en œuvre le plan national à l'aune du Plan mondial.

2.2 Le groupe établi par l'ANAC a pour objectif de déterminer les mesures prioritaires, de désigner une organisation responsable de chaque tâche et de suivre le calendrier des activités. En outre, ce groupe peut former des sous-groupes pour œuvrer au développement de projets spécifiques. Il compte déjà deux sous-groupes qui ont les objectifs suivants :

- élaborer des éléments indicatifs nationaux sur les passagers perturbateurs aux aéroports et à bord des aéronefs ;

- mettre au point un manuel sur les facteurs humains à l'intention du personnel de sûreté de l'aviation.

2.3 Il s'agit là des deux premiers projets que mène le groupe chargé du GASeP. Par ailleurs, d'autres projets réalisés par d'autres parties prenantes ont déjà donné des résultats, et le Brésil s'emploie à présenter ces résultats au Groupe régional NAM/CAR et SAM de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI et de la CLAC, dans le but de favoriser la mise en œuvre de mesures similaires dans d'autres États.

2.4 À cette fin, les auteurs de la présente note considèrent qu'il pourrait être utile de créer un mécanisme d'échange mondial, qui contiendrait le catalogue de la feuille de route du GASeP, et qui pourrait aider tous les États à trouver des solutions pour se conformer aux normes AVSEC. Ce mécanisme pourrait prendre la forme d'un site web sécurisé où les États et les parties prenantes de l'industrie qui le souhaitent pourraient partager leurs projets sur les tâches du GASeP et télécharger leurs documents.

### 3. MÉCANISME POUR L'ÉVALUATION DES PROGRÈS DU GASEP

3.1 La feuille de route du GASeP contient une colonne d'indicateurs pour chaque tâche, qui vise à mesurer l'état de conformité. Certaines de ces tâches se caractérisent par la réalisation d'éléments techniques (« *Publication d'orientations* », « *Matériel examiné* », « *Des orientations sont publiées* » et « *Modèle produit* »). Afin de promouvoir l'utilisation de ces éléments, on pourrait créer un mécanisme, dans lequel ces produits pourraient être incorporés, en veillant à ce que les clients de chaque produit soient informés de l'existence de ces éléments, ce qui rendrait le développement des plans plus efficaces.

3.2 Certains des indicateurs de tâches incombant aux États nécessitent des renseignements de l'État (« *Enquête/questionnaire de l'OACI* », « *Plus grand partage des informations entre les États en matière d'équipement, d'exigences et de spécifications* » et « *Élaboration et mise en œuvre de plans d'action correctrice* »). Pour ces indicateurs, des orientations pourraient être mises à disposition via le mécanisme afin de donner aux États les informations nécessaires, ce qui aiderait chaque État à mieux comprendre la tâche et à s'y conformer. De cette manière, le GASeP serait non seulement un grand outil transparent au service de l'évolution de la sûreté de l'aviation, mais aussi un mécanisme d'échange de connaissances, d'expériences et de pratiques optimales, organisé et objectif.

3.3 Le GASeP comprend des objectifs ayant trait à sa mise en œuvre effective, qui s'appuie sur les données du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), à savoir : 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 % ; et, d'ici 2030, 100 % des États auront un taux de mise en œuvre effective de plus de 90 %.

3.4 Les audits USAP-CMA (documentaires ou sur le terrain) sont actuellement espacés de plusieurs années, ce qui donne une image dépassée du taux réel de mise en œuvre effective du GASeP, étant donné que la mise à jour n'est faite que consécutivement à un audit. Par conséquent, la méthodologie de l'USAP-CMA pourrait tenir compte des données présentées par les États dans leur plan d'actions correctives pour faire en sorte que le taux de mise en œuvre effective soit plus à jour, et pour encourager les États à la pleine conformité. L'analyse du CAP serait très semblable à un audit basé sur des documents, qui serait étayé par une déclaration de l'État et la présentation de données appropriées (documents au niveau national et au niveau de l'aéroport, images et autres).

3.5 Cette démarche ne s'appliquerait pas pour une question de protocole (PQ) relative à un élément crucial (EC) qui pourrait exiger une évaluation sur site (EC-8, par exemple). Cependant, les auteurs de la présente note estiment que le processus susmentionné pourrait être avantageux pour les questions de protocole qui peuvent être évaluées à l'aide de données bien établies, comme dans le cas des éléments cruciaux 1, 2, 3, 5 et 6.

3.6 Enfin, les auteurs de la présente note souhaitent reconnaître que le GASeP est un outil très important du système mondial de sûreté de l'aviation, et qu'il faut aller plus loin pour réaliser tous ses avantages potentiels. Ils estiment que la création d'un mécanisme permettant à toutes les entités responsables du Plan de suivre sa progression d'une manière transparente et actualisée, rendant possible l'échange d'expériences et de bonnes pratiques, permettrait d'atteindre cet objectif.

— FIN —