



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

MISE EN ŒUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un aperçu des activités entreprises pour mettre en œuvre le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Elle offre un panorama mondial et régional du niveau actuel de la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, tel qu'il ressort des résultats du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Les mesures proposées tiennent compte de l'évaluation interne du GASeP par l'OACI, qui en a mesuré la pertinence, la cohérence, la rigueur, l'efficacité et la viabilité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des nombreuses activités entreprises à ce jour et actuellement menées pour faire aboutir les mesures et les tâches prioritaires du GASeP ;
- prier instamment les États de prendre des dispositions pour améliorer la mise en œuvre effective de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* afin de réaliser les objectifs déterminés dans le GASeP ;
- convenir que la prochaine mise à jour du GASeP devrait se fonder sur l'expérience acquise durant la période 2017-2022.

<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</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 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2023-2025.
<i>Références</i> :	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) A41-WP/5 <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 À la suite de la demande de l'Assemblée à sa 39^e session, le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) a été approuvé en 2017 dans l'objectif d'aider les États membres, l'OACI et les autres parties prenantes à renforcer l'efficacité de la sûreté de l'aviation internationale à travers un ensemble de résultats prioritaires, de mesures prioritaires et d'objectifs ambitieux. Cela a eu pour effet la mise en œuvre immédiate du GASeP, via l'organisation de conférences régionales de sensibilisation dans les différentes régions de l'OACI.

1.2 Conformément aux directives de l'Assemblée à sa 40^e session, l'OACI a examiné les enseignements tirés de la mise en œuvre du GASeP, y compris les observations de l'évaluation réalisée par le Bureau du contrôle interne (OIO) de l'OACI.

2. PROGRÈS RÉALISÉS À CE JOUR

2.1 Le GASeP détermine cinq principaux résultats prioritaires clés sur lesquels l'OACI, les États et les parties prenantes devraient consacrer d'urgence leurs efforts. Dans le cadre de ces résultats prioritaires, le Secrétariat a entrepris les activités suivantes pour faciliter et encourager la mise en œuvre par toutes les parties intéressées :

Résultat prioritaire 1 : Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque : Il est impératif de comprendre les risques pour élaborer des politiques et des mesures qui soient efficaces, proportionnées et durables. Les évaluations des risques par les États servent à déceler les lacunes et les faiblesses. L'OACI assure la diffusion régulière de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation* (Doc 10108) pour aider à guider la conduite des évaluations des risques par les États. Le Doc 10108 a également été l'un des principaux documents de référence durant le processus d'évaluation des effets de l'Amendement 18 à l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*. À l'appui de la mise en œuvre au niveau national, durant 2020 et 2021, l'OACI a organisé 12 ateliers sur la gestion des risques à l'intention de 144 participants provenant de 29 États membres, dans le cadre du Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté (ISD-SEC).

Résultat prioritaire 2 : Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté : L'OACI a entrepris une série d'activités, notamment :

- a) le lancement officiel de l'Année de la culture de la sûreté (YOSC) durant le Symposium mondial sur la sûreté de l'aviation de 2020 et la mise en œuvre d'une campagne de communication pour promouvoir une solide culture de la sûreté en aviation tout au long de 2021 ;
- b) le développement d'un site web OACI sur la culture de la sûreté¹, qui est alimenté comme une ressource permanente et mis à jour en conséquence avec des outils et des documents à l'usage des États ;
- c) la mise en place d'activités de formation et d'assistance ;
- d) l'organisation de réunions, séminaires et conférences sur le sujet.

Le kit de démarrage pour le lancement de campagnes de promotion de la culture de la sûreté et la trousse d'outils pour la promotion d'une culture de la sûreté constituent d'importantes ressources dans le cadre de l'Atelier sur la culture de la sûreté, et elles ont été mises gratuitement à disposition sur le site web de l'OACI consacré à la culture de la sûreté dans toutes les langues de l'OACI.

¹ <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

Résultat prioritaire 3 : Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation : L'OACI a continué d'organiser annuellement le Symposium mondial sur la sûreté de l'aviation (AVSEC). L'AVSEC2020 (18 décembre 2020), sur le thème *Améliorer la culture de sûreté en faisant les rapprochements nécessaires*, a été axé sur la culture de la sûreté afin de renforcer le résultat prioritaire du GASeP, *Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté*. Du 8 au 10 septembre 2021, le Symposium AVSEC2021, intitulé *AVSEC : Plus comme avant*, a souligné l'importance de l'innovation comme moteur pour trouver de nouvelles voies de mise en œuvre de mesures de sûreté après la pandémie, et pour contribuer au rétablissement de l'aviation civile, conformément au résultat prioritaire du GASeP, *Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation*.

Résultat prioritaire 4 : Renforcer la supervision et l'assurance de la qualité : La méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) a été examinée en coordination avec le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA, qui a formulé des recommandations qui ont été mises en œuvre durant la période visée. Le Secrétariat continue à travailler avec le SSG pour assurer l'amélioration continue du programme d'audits. Ces travaux comprennent l'élaboration de nouvelles initiatives en ce qui concerne la formation des auditeurs, la réalisation de séminaires à l'intention des coordonnateurs nationaux et la mise à jour régulière des questions de protocole (PQ) de l'USAP-CMA afin de prendre en compte les modifications et ajouts apportés à l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et les normes relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Des informations supplémentaires sur ces initiatives figurent dans la note A41-WP/7-EX/3. Durant 2020 et 2021, trois séminaires régionaux USAP-CMA se sont tenus afin de familiariser avec l'USAP-CMA les 177 coordonnateurs nationaux qui y assistaient et d'autres participants provenant de 63 États. Deux autres séminaires sont prévus en 2022.

Résultat prioritaire 5 : Accroître la coopération et l'appui : Soucieux de maintenir sa mission principale qui est de fournir une assistance en matière de sûreté de l'aviation et un soutien dans le renforcement des capacités des États membres de l'OACI, le Secrétariat a adapté ses opérations en se concentrant sur la prestation virtuelle d'une grande partie de son programme de formation à la sûreté de l'aviation depuis le début de la pandémie. Durant 2020 et 2021, 576 étudiants provenant de 92 États membres ont participé à 47 cours de formation (en ligne ou en personne). Entre autres activités réalisées figurent : une assistance et une formation AVSEC complètes et ciblées financées par le fonds volontaire AVSEC/FAL ; l'élaboration d'évaluations des besoins ; la mise en œuvre continue des plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) pour les États qui le nécessitent ; l'élaboration de produits de culture de la sûreté ; et la mise à jour de la Stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités en sûreté de l'aviation, l'accent étant mis sur le GASeP

3. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE

3.1 L'Appendice rend compte des niveaux actuels de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation par rapport aux objectifs ambitieux, au 28 février 2022, ainsi que des tendances mondiales et régionales dans les niveaux moyens de mise en œuvre effective depuis 2008.

3.2 Les restrictions liées à la pandémie de covid-19 et les mesures de santé publique ont empêché le Secrétariat d'achever le calendrier prévisionnel des activités de l'USAP-CMA, les audits sur place ayant été suspendus à partir de mars 2020. Les activités à portée limitée fondées sur la documentation ont commencé pour certains États au quatrième trimestre de 2020, et la reprise progressive des activités sur place a débuté en septembre 2021.

3.3 L'objectif ambitieux du GASeP pour 2020 était que 80 pour cent des États soient parvenus à plus de 65 pour cent de mise en œuvre effective (EI). Avant l'interruption des audits causée par

la pandémie, 63 pour cent des États avaient atteint cet objectif. L'objectif du GAsEP n'était donc pas atteint. L'objectif ambitieux suivant du GAsEP était que 90 pour cent des États réalisent plus de 80 pour cent de l'EI d'ici la fin de 2023. Comme au 28 février 2022, 73 États sur 193 (soit 38 pour cent) ont dépassé les 80 pour cent visés, les Régions Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) atteignant le pourcentage le plus élevé. Pour réaliser l'objectif mondial de 2023, 101 autres États devraient atteindre ce niveau de sûreté de l'aviation. Chaque Bureau régional conserve les données d'audits se rapportant à ses États accrédités, ainsi que le calendrier USAP-CMA, et il étudie avec les États les possibilités d'assistance et de renforcement des capacités. Néanmoins, la volonté politique et les décisions de principe des États membres individuels, associées au soutien de la mise en œuvre de l'OACI, détermineront la possibilité d'atteindre les objectifs ambitieux de 2023 et 2030.

4. ÉVALUATION DU GAsEP

4.1 Le Bureau du contrôle interne de l'OACI a évalué le GAsEP entre avril et novembre 2021. Cette évaluation du GAsEP visait à faire une analyse globale de la pertinence, de la cohérence, de l'efficacité, de l'efficience et de la durabilité du Plan en ce qui concerne le renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale et à formuler des recommandations sur l'amélioration de la production de résultats et de la gestion du GAsEP.

4.2 L'évaluation a confirmé que le GAsEP a constitué un cadre utile et pertinent pour promouvoir la sûreté de l'aviation et a contribué à rehausser le profil de la sûreté de l'aviation au niveau politique.

4.3 Si l'évaluation a permis de constater que le Plan est harmonisé de manière stratégique avec le Plan d'activités de l'OACI, elle a déterminé qu'il était nécessaire d'intégrer les mesures prioritaires de la feuille de route du GAsEP dans les plans opérationnels afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre et de la surveillance. De même, l'évaluation a aussi fait ressortir la nécessité de clarifier davantage la relation entre le GAsEP, l'Annexe 17 et le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973).

4.4 L'évaluation a déterminé qu'il était important d'établir des cibles et des objectifs ambitieux mondiaux pour le GAsEP afin d'attirer l'attention et d'obtenir l'engagement de hauts dirigeants et de leaders politiques. Toutefois, on a constaté que les objectifs ambitieux étaient irréalistes et que les mécanismes d'évaluation des progrès par rapport à la mise en œuvre effective des cibles n'étaient pas adéquats.

4.5 Enfin, il apparaît que des progrès sont accomplis relativement à la mise en œuvre des mesures prioritaires du GAsEP par l'OACI, les États membres et d'autres parties prenantes. La qualité de l'assistance technique fournie par l'OACI aux États membres dans le domaine de la sûreté a été jugée bonne. Toutefois, l'absence de surveillance et de compte rendu cohérents relativement aux mesures prioritaires du GAsEP rend difficile l'évaluation du degré de réalisation au niveau du résultat. Une attribution inadéquate des ressources humaines et budgétaires pour le GAsEP a aussi limité l'attention qu'il était nécessaire d'apporter à la surveillance, à la mise en œuvre et au compte rendu par le Secrétariat.

4.6 Le rapport sur cette évaluation est publié sur le site web public de l'OACI².

² <https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/OfficeOfInternalOversight/Pages/oversight-reports.aspx>

5. MISE À JOUR DU GASeP

5.1 En approuvant le GASeP, le Conseil a reconnu qu’il s’agissait d’un document évolutif à réviser selon les besoins (cf. C-DEC 212/7, C-WP/14648). Depuis la diffusion du plan, il est apparu nécessaire de procéder à quelques ajustements. Si les cinq résultats prioritaires restent pertinents pour l’établissement et le maintien d’un dispositif de sûreté solide, certaines mesures prioritaires ont été accomplies, d’autres ne sont plus nécessaires et d’autres encore requièrent une adaptation des délais dans la feuille de route du GASeP.

5.2 À sa 31^e réunion, le Groupe d’experts de la sûreté de l’aviation a reconnu que la feuille de route du GASeP et les mesures prioritaires connexes, ainsi que les exigences de l’Annexe 17 n’étaient pas pleinement harmonisées, et il a examiné des moyens possibles de les aligner, afin de poursuivre les travaux vers l’atteinte des objectifs ambitieux. À la suite de ces débats, le Groupe a recommandé de convoquer de nouveau l’Équipe spéciale sur le GASeP afin d’examiner plus en détail et de mettre à jour la feuille de route actuelle et de tenir compte des enseignements tirés et des progrès réalisés dans la mise en œuvre, notamment les recommandations pertinentes issues de l’évaluation du GASeP, effectuée par le Bureau du contrôle interne de l’OACI (OIO) en 2021, comme indiqué au paragraphe 4.

APPENDICE

OBJECTIFS AMBITIEUX MONDIAUX (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 (au 28 février 2022)

Région de l'OACI	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Total
N ^{bre} d'États	39	24	56	15	22	13	24	193
N ^{bre} d'États audités	37	22	54	13	22	13	23	184
% ayant un taux d'EI de plus de 80 %	10	5	43	6	4	2	3	73
% ayant un taux d'EI de plus de 80 %	27 %	23 %	80 %	46 %	18 %	15 %	13 %	40 %

TENDANCES EN MATIÈRE DE NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE (%) (moyenne mondiale et régionale en pourcentage par année de 2008 à 2021 au 31 décembre 2021)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mondial	54,61	57,97	63,75	67,62	68,88	68,91	71,27	72,02	72,62	72,71	71,70	71,40	71,86
APAC	41,04	52,24	59,06	64,71	67,48	66,74	69,43	70,47	69,95	68,33	65,91	66,17	66,42
ESAF	32,90	43,77	44,07	50,82	55,19	53,66	57,41	58,93	58,84	63,98	64,98	64,98	65,61
EUR/NAT	71,02	72,54	79,55	83,83	85,37	86,02	87,37	87,83	88,79	88,55	88,25	88,18	87,93
MID	56,41	49,35	64,76	63,44	68,34	68,34	68,91	68,92	69,64	71,30	74,75	74,75	74,75
NACC	58,86	50,38	57,68	62,11	60,83	60,83	65,96	66,37	67,18	69,60	63,25	60,42	60,97
SAM	42,16	56,24	64,26	67,28	66,17	66,17	67,13	69,45	71,05	70,52	69,12	69,12	69,33
WACAF	60,52	59,03	52,82	49,45	49,25	52,61	55,25	55,30	58,10	55,39	56,01	56,46	59,03