



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

ACTUALISATION DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP)

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) a été adopté en 2017 dans l'objectif d'aider les États membres, l'OACI et d'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.

Sous l'égide de la 40^e session de l'Assemblée, l'OACI a examiné les enseignements tirés de la mise en œuvre du GASeP, en tenant compte des observations de l'évaluation réalisée par le Bureau du contrôle interne (OIO) de l'OACI, se fondant sur l'expérience de mise en œuvre acquise durant les cinq dernières années. L'OACI devrait élaborer une version plus réaliste et réalisable du GASeP qui fournira des éclaircissements et des éléments d'orientation supplémentaires.

La présente note donne un aperçu de la proposition du Bangladesh sur certains éléments à envisager lors de la prochaine mise à jour du GASeP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI de considérer les effets de la pandémie de COVID-19 ou d'autres événements imprévus de ce type comme des facteurs de risque dans la nouvelle version du GASeP ;
- b) demander à l'OACI d'envisager un ajustement des objectifs ambitieux de mise en œuvre effective du GASeP pour les rendre plus réalistes ;
- c) demander à l'OACI de fournir un modèle de Plan d'action prioritaire pour la sûreté de l'aviation nationale (SASPAP) devant aider à atteindre les objectifs ambitieux ;
- d) encourager les États membres à élaborer un Plan d'action prioritaire pour la sûreté de l'aviation nationale (SASPAP) en prenant en considération les facteurs de risque auxquels ils font face ;
- e) demander à l'OACI de créer un forum régional consacré exclusivement au GASeP à l'intention des directions générales et/ou des hautes autorités de l'État ;

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note se rapporte à l'objectif stratégique *Sûreté et facilitation*.

<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>	<i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) (Doc 10118)</i> Analyse des résultats de l'audit USAP-CMA 2020 Analyse des résultats de l'audit USAP-CMA 2021 Note de travail de l'Assemblée de l'OACI A41-WP/4 EX/1

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI est convenue de la nécessité d'élaborer instamment un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde en guise de politique future sur la sûreté de l'aviation et de cadre de programmation. Le GASeP a été approuvé par le Conseil en novembre 2017.

1.2 Le GASeP constitue le socle de la coopération entre les États, le secteur, les parties prenantes et l'OACI en vue de l'objectif commun de renforcer la sûreté de l'aviation internationale et de l'atteinte de cinq résultats prioritaires clés, à savoir :

- a) renforcer la sensibilisation et la réponse au risque ;
- b) développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté ;
- c) améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation ;
- d) renforcer la supervision et l'assurance de la qualité ;
- e) accroître la coopération et l'appui.

1.3 Le plan comporte une feuille de route qui définit 94 tâches, accompagnant 32 mesures regroupées autour des cinq résultats prioritaires clés cités ci-dessus.

1.4 Les objectifs ambitieux du GASeP, décrits ci-dessous, s'inspirent des indicateurs de durabilité des activités USAP-CMA ; ils indiquent le niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sûreté de l'aviation civile d'un État :

- a) 80 pour cent des États auront un taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de plus de 65 % d'ici 2020 ;
- b) 90 pour cent des États auront un taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de plus de 80 % d'ici 2023 ;
- c) 100 pour cent des États auront un taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de plus de 90 % d'ici 2030.

2. ANALYSE

2.1 **NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE :** Suite au lancement du GASeP, l'OACI et les États membres ont fait des efforts importants en vue de renforcer le système de sûreté de l'aviation. L'état de mise en œuvre du GASeP aux niveaux mondial et régional, à savoir le pourcentage d'États ayant un taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de plus de 65 % (objectif à 2020) et de plus de 80 % (objectif à 2023), est indiqué ci-dessous :

POURCENTAGE D'ÉTATS AYANT UN TAUX DE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX DE PLUS DE 65 %										
	APAC	ESAF	EUR/ NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	AFI	MONDIAL	Objectif GASeP
31 décembre 2020	54,05	59,09	90,74	76,92	36,36	61,54	34,78	47,06	63,04	80 % (2020)
POURCENTAGE D'ÉTATS AYANT UN TAUX DE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX DE PLUS DE 80 %										
31 décembre 2021	27,03	22,73	79,63	46,15	18,18	15,38	13,04	19,61	39,67	90 % (2023)

Note : Données tirées du livret d'analyse des résultats d'audit publié par l'OACI en 2020 et en 2021.

2.2 IMPACT DE LA COVID-19 : En raison de la pandémie de COVID-19, les pays n'ont pas pu mener leurs initiatives d'amélioration de la sûreté de l'aviation au rythme habituel. Au cours des deux dernières années, toutes les actions et tous les efforts entrepris par les États dans le cadre de la feuille de route ont été interrompus ou ralentis. En outre, les activités USAP-CMA sur site n'ont pas pu être menées par l'OACI de fin mars 2020 à début 2022. Il convient de souligner que selon les décisions prises au niveau national, les pays ont senti différemment les effets de la pandémie mondiale de COVID-19.

2.3 PERSPECTIVES SUR LA MISE EN ŒUVRE : Comme l'indique le tableau du paragraphe 2.1 ci-dessus, il s'est avéré qu'à l'exception de la région EUR/NAT, aucune autre région n'a pu atteindre l'objectif défini à 2020. En outre, la plupart des régions risquent de ne pas atteindre l'objectif défini pour 2023.

2.4 MODÈLE DE PLAN D'ACTION PRIORITAIRE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION NATIONALE (SASPAP) : Le GASeP ne fournit pas de modèle normalisé et structuré de plan d'action pour la sûreté de l'aviation nationale. Un tel modèle permettrait aux États membres d'arriver au même niveau de compréhension et aiderait les gouvernements à définir les efforts et budgets prioritaires dans l'ère post-COVID. Étant donné qu'un modèle commun et structuré de Plan d'action prioritaire pour la sûreté de l'aviation nationale (SASPAP), destiné à atteindre les objectifs ambitieux, pourrait être inclus dans la prochaine version du GASeP, il conviendrait d'encourager les États membres à élaborer un plan d'action basé sur les facteurs de risque les concernant.

2.5 DIALOGUE RÉGIONAL DE HAUT NIVEAU SUR LE GASeP : La mise en œuvre du GASeP dépend grandement de l'engagement des autorités de l'État au plus haut niveau. La première édition du GASeP ne prévoit pas de forum exclusif et régulier où les directions générales et les hautes autorités de l'État pourraient échanger expériences et points de vue. À cet égard, l'OACI pourrait être priée d'envisager la création d'un forum régional du GASeP, à l'intention exclusive des directions générales et/ou des hautes autorités de l'État.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de l'analyse qui précède, la prochaine version du GASeP devrait fixer un objectif réaliste qui tienne compte des enseignements tirés de la pandémie sans précédent qui sévit depuis deux ans, fournir aux États des éléments d'orientation normalisés et structurés pour veiller à ce que la mise en œuvre soit effectuée selon une approche harmonisée, et stimuler l'engagement des hautes autorités de l'État afin qu'elles accordent au GASeP une place privilégiée dans leurs programmes prioritaires.