



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

EXPÉRIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE RÉGIONALE DU GASEP SUR LA BASE DE LA FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE RÉGIONAL NAM/CAR ET SAM DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET DE FACILITATION DE L'OACI ET DE LA CLAC CONVENUE AU PANAMA EN 2018

(Note présentée par le Brésil, le Chili et la Colombie et appuyée par l'Argentine, l'Équateur, le Guatemala, le Panama, le Salvador, et l'Uruguay²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La feuille de route régionale NAM/CAR/SAM établie sous les auspices de l'OACI et de la CLAC pour la mise en œuvre du GASEP a permis à la région d'améliorer graduellement l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation civile, les résultats prioritaires, et de faire face aux défis et de réaliser les tâches spécifiques convenues à la conférence régionale NAM/CAR/SAM tenue en 2018 au Panama, et de tenir les engagements internationaux pris à la deuxième Conférence de haut niveau organisée à Montréal en novembre 2018, afin de contribuer à la durabilité des systèmes mondiaux et régionaux. La pandémie de COVID-19 a eu une incidence sur les mécanismes de coopération et la circulation des personnes, et souligné en outre la nécessité de réviser la feuille de route et les indicateurs du GASEP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager le Conseil à réviser les résultats prioritaires, des mesures et des tâches du GASEP, à modifier la feuille de route et à l'adapter aux réalités post-pandémie actuelles, à examiner de nouveaux indicateurs cibles pour permettre une évaluation plus précise, simple et à jour du Plan mondial et à fournir des orientations aux États sur les voies et moyens de soumettre le GASEP dans le cadre d'un programme national (programme national de sûreté) associé à un système structuré de gestion de la sûreté (SeMS) ;
- b) prendre note des efforts du Groupe régional NAM/CAR et SAM de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI et de la CLAC en vue de la mise en œuvre du GASEP et encourager les États à reprendre leur travail commun pour convenir de mécanismes de coopération en matière de politique

¹ Version espagnole fournie par le Chili.

² Note de travail appuyée par les États membres de la région SAM et de la CLAC [(Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

de sûreté de l'aviation, de formation du personnel et de planification stratégique, qui contribuent à améliorer la mise en œuvre effective et à veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté de l'aviation et facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation</i> (GASeP)

1. INTRODUCTION

1.1 En septembre 2016, les délégués à la 39^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont convenus de la nécessité d'accélérer l'élaboration d'un Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) comme politique future de l'aviation et comme cadre de programmation, compte tenu des besoins des États et du secteur, en orientant toutes les initiatives de renforcement de la sûreté de l'aviation au moyen d'un ensemble de mesures, de tâches et de cibles prioritaires convenues à l'échelle internationale.

1.2 Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) appelle à la mise en œuvre de mesures, tâches, indicateurs et dates cibles aux niveaux mondial, régional, et national, avec la participation de le secteur et des autres parties prenantes afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et appelle les pays à redoubler d'efforts pour permettre à l'OACI de renforcer ses capacités d'assistance aux États dans ce domaine, ce qui en fait un document évolutif qui peut être révisé périodiquement, en fonction des nouvelles menaces contre la sûreté de l'aviation.

1.3 Les principaux résultats attendus par l'OACI qui sous-tendent l'objectif visé par la feuille de route nationale dans le cadre du GASeP sont les suivants :

- a) renforcement de la sensibilisation et de la réponse aux risques ;
- b) instauration de la culture de sûreté et renforcement des capacités humaines ;
- c) amélioration des ressources technologiques et promotion de l'innovation ;
- d) renforcement de la coopération et de l'assistance.

2. EXPÉRIENCE DE LA RÉGION SAM ET DE LA CLAC

2.1 Les représentants des États de la Région se sont réunis à Panama et ont approuvé une feuille de route régionale de la sûreté de l'aviation pour l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et les Caraïbes, et l'Amérique du Sud (NAM/CAR et SAM), conjointement avec la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), afin de faire face aux défis communs en mettant en œuvre le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI.

2.2 Les participants à la conférence (États, organisations internationales et régionales, et industrie) se sont accordés sur les questions suivantes parmi les plus importantes :

- a) *Nécessité pour les responsables nationaux de la sûreté de l'aviation des régions NAM/CAR et SAM de veiller à ce que les mesures et les tâches prévues dans la feuille de route mise en œuvre dans tous les États soient conformes aux plans d'action détaillés*

- dans la feuille de route de la région SAM et élaborés par les États en tenant compte des résultats prioritaires énoncés dans le Plan mondial de l'OACI ;*
- b) élaboration d'un système d'audit coordonné et d'évaluation par les pairs, à travers la conception et la mise en œuvre de plans de remédiation aux niveaux national et régional pour résoudre les carences et les vulnérabilités identifiées, et en tenant compte du renforcement de la formation et des éléments indicatifs sur l'assurance qualité dans les États membres des régions NAM/CAR et SAM et d'autres organismes partenaires ;*
 - c) application par les États de la résolution 2309 adoptée en 2015 par le Conseil de sécurité des Nations Unies et des résolutions connexes de l'Assemblée de l'OACI, sous la direction de l'OACI, et approbation de la feuille de route NAM/CAR et SAM pour la sûreté de l'aviation adoptée au Panama ;*
 - d) appui fourni par le Groupe régional AVSEC/FAL, en tenant compte des ressources disponibles pour les États et les organismes partenaires afin d'élaborer des plans nationaux détaillés pour garantir la mise en œuvre effective des mesures et tâches connexes de la feuille de route ;*
 - e) en appui à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, invitation des États, des organisations régionales et des partenaires, en coordination avec les bureaux régionaux NACC et SAM de l'OACI à fournir, au besoin, l'assistance aux autres États et organismes qui en ont besoin pour la mise en œuvre de la feuille de route régionale.*

2.3 L'élaboration de la feuille de route régionale NAM/CAR/SAM pour la mise en œuvre du GASeP sous les auspices de la CLAC a permis à la région de progressivement :

- a) renforcer l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation civile contenues dans l'Annexe 17, contribuant ainsi à la durabilité du système de sûreté de l'aviation civile (AVSEC) ;
- b) réaliser les objectifs prioritaires en matière de sûreté de l'aviation civile définis par l'Assemblée de l'OACI et figurant dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) 2020-2030 ;
- c) faire face aux défis et réaliser les tâches AVSEC spécifiques convenues lors de la Conférence régionale NAM/CAR et SAM sur la sûreté de l'aviation ;
- d) tenir les engagements internationaux pris lors de deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation organisée à Montréal les 29 et 30 novembre 2018, afin de renforcer la durabilité des systèmes AVSEC mondiaux, régionaux et nationaux.

2.4 La pandémie a eu une incidence sur les activités de l'aviation qui a connu une chute brutale de la demande, et les restrictions ont plongé le secteur du transport aérien et les États eux-mêmes dans une situation délicate. L'incidence de la pandémie a modifié les pratiques en matière de communication et affecté les efforts régionaux dans le cadre des mécanismes de coopération. Par ailleurs, il a été constaté que l'indicateur cible du GASeP qui utilise les résultats des audits de la mise en œuvre effective (EI) de l'USAP-CMA ne permet pas une surveillance adéquate du Plan mondial, surtout à cause des audits qui sont effectués après plusieurs années, et qui empêchent d'avoir l'état à jour du Plan. Par conséquent, de nouveaux indicateurs et de nouvelles formes de suivi peuvent être utilisés pendant le prochain cycle du Plan pour obtenir des résultats de la mise en œuvre du GASeP plus réalistes et à jour, et favoriser les progrès en matière de sûreté de l'aviation.

3. CONCLUSION

3.1 L'Assemblée est invitée à encourager le Conseil à réviser les résultats prioritaires, des mesures et des tâches du GAsEP, à modifier la feuille de route et à l'adapter aux réalités post-pandémie actuelles, à examiner de nouveaux indicateurs cibles pour permettre une évaluation plus précise, simple et à jour du Plan mondial et à fournir des orientations aux États sur les voies et moyens de soumettre le GAsEP dans le cadre d'un programme national (programme national de sûreté) associé à un système structuré de gestion de la sûreté (SeMS)..

3.2 L'Assemblée est invitée à prendre note des efforts du Groupe régional NAM/CAR et SAM de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI et de la CLAC en vue de la mise en œuvre du GAsEP et encourager les États à reprendre leur travail commun pour convenir de mécanismes de coopération en matière de politique de sûreté de l'aviation, de formation du personnel et de planification stratégique, qui contribuent à améliorer la mise en œuvre effective et à veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.