



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

ÉLABORATION D'UN MÉCANISME VISANT À ÉVALUER LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP)

[Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, le Panama, la République dominicaine et l'Uruguay]²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) fournit aux États, au secteur aéronautique, aux parties prenantes et à l'OACI elle-même la base nécessaire pour travailler de concert au renforcement de la sûreté de l'aviation aux niveaux mondial, régional et national. Pour mesurer et suivre les résultats sur le plan de sa mise en œuvre, le GASeP prévoit d'utiliser différentes sources en vue de déterminer le niveau de mise en œuvre des principes prioritaires ; on trouve parmi ces sources les conclusions des audits et des missions de validation menées au titre du Programme universel d'audits de sécurité (USAP) et les rapports des bureaux régionaux, y compris les rapports des groupes régionaux AVSEC, quand il y en a un. Les objectifs mondiaux auxquels le GASeP aspire sont définis dans la feuille de route qui accompagne le plan et sont mis en corrélation avec les taux de mise en œuvre effective atteints par les États selon les résultats des audits USAP. Or, le calcul de ces taux ne tient compte ni de l'exécution des mesures ou tâches assignées à l'OACI ou au secteur dans la feuille de route, ni des tâches considérées comme une responsabilité mondiale engageant l'OACI, les États et le secteur.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Conseil de concevoir et mettre au point des mécanismes de mesure capables de déterminer les contributions de l'OACI, des États et du secteur au niveau de mise en œuvre du GASeP et de faire en sorte que le niveau de mise en œuvre ne soit pas calculé sur la seule base des taux de mise en œuvre des États tels que consignés dans les conclusions d'audit du Programme universel d'audit de sécurité — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) ;
- b) la feuille de route accompagnant le GASeP étant un document évolutif qu'il est possible de réviser et d'ajuster périodiquement si besoin est, constater la nécessité de réfléchir à l'utilité de concevoir de nouveaux paramètres pour mesurer les objectifs mondiaux inscrits dans le GASeP.

¹ Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

² Les États membres de la région Amérique du Sud et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) [Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sûreté et facilitation.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté de l'aviation</i> Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i> (GASeP) Doc 9807, <i>Manuel du Programme universel d'audits de sûreté — Surveillance continue</i>

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 39^e session (2016), l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est convenue d'accélérer l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) en tant que politique et programme-cadre pour l'avenir dans ce domaine.

1.2 Le GASeP a été conçu pour fournir aux États, au secteur aéronautique, aux parties prenantes et à l'OACI la base nécessaire afin de travailler ensemble à l'amélioration de la sûreté de l'aviation, en prenant des mesures aux niveaux mondial, régional et national en vue de renforcer la mise en œuvre de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

1.3 Parmi les principes permettant de mesurer et de suivre la mise en œuvre du GASeP par les États, il est mentionné au chapitre 5 (Mise en œuvre, surveillance et examen) que différentes sources de données seront utilisées pour déterminer le niveau de mise en œuvre des principes prioritaires énoncés dans le GASeP ; ces sources comprennent les données des audits et des missions de validation menés dans le cadre de l'USAP, les rapports des bureaux régionaux et les rapports des groupes régionaux AVSEC quand il y en a un.

2. ANALYSE

2.1 Présentée à la 40^e session de l'Assemblée (2019), la note de travail A40-WP/25, qui portait sur la mise en œuvre du GASeP, comparait les taux de mise en œuvre effective par rapport aux objectifs ambitieux fixés pour le 31 mai 2019, ainsi que les tendances mondiales et régionales. Ces taux avaient été calculés sur la base des données reçues des États audités jusque-là (181 États) et dépassaient l'objectif de 65 %.

2.2 Les objectifs ambitieux mondiaux afférents au GASeP sont énoncés dans la feuille de route qui accompagne le plan (annexe A), dans laquelle on compte que pour 2020, 80 % des États auront dépassé 65 %, que pour 2023, 90 % des États auront dépassé 80 % et que pour 2030, 100 % des États parviendront à un taux de plus de 90 %.

2.3 Pour atteindre ces objectifs mondiaux, cinq résultats prioritaires sont décrits, assortis de 32 mesures principales, elles-mêmes ventilées en 94 tâches, qui doivent être exécutées essentiellement par trois acteurs principaux qui sont **l'OACI, les États et le secteur aéronautique**.

2.4 Dans certains cas, les tâches spécifiques mentionnées dans la feuille de route doivent être exécutées par deux desdits acteurs (par exemple, l'OACI et les États, ou les États et le secteur), et dans le cas où une même tâche incombe aux trois acteurs, il s'agit d'une responsabilité « **mondiale** ».

2.5 Comme il est clairement indiqué au chapitre 5 du GAsEP, ce sont notamment les résultats des audits USAP menés dans les États qui sont utilisées pour le suivi et l'examen de la mise en œuvre, et il est donc entendu que les objectifs estimatifs mondiaux fixés dans la feuille de route sont basés sur les taux de mise en œuvre effective. Ainsi, la mise en œuvre effective (exprimée en pourcentage) est considérée comme la mesure des capacités de suivi et de conformité d'un État en matière de sûreté de l'aviation, lesquelles sont calculées pour chaque élément crucial du système national de supervision, pour chaque norme de l'Annexe 17 et pour les normes de l'Annexe 19 touchant à la sûreté, conformément au *Manuel du Programme universel d'audit de sûreté — Surveillance continue* (Doc 9807).

2.6 Toutefois, quand ils déterminent les taux de mise en œuvre effective des États, les audits USAP ne sont pas conçus pour prendre en compte la mise en œuvre des mesures ou tâches spécifiques assignées dans la feuille de route aux deux acteurs **OACI** et **secteur** ou de celles classées « au niveau **mondial** » et donc relevant de l'**OACI**, des **États** et du **secteur** tous ensemble.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de l'analyse ci-dessus, nous estimons qu'il convient de concevoir des mécanismes de mesure permettant déterminer quelle est la part de l'**OACI**, des **États** et du **secteur**, individuellement ou de manière combinée, dans le taux de mise en œuvre du GAsEP, qui ne devrait pas être seulement calculé sur la base de la mise en œuvre par les États telle qu'elle ressort des conclusions d'audit USAP.

3.2 Il importe aussi de pouvoir réfléchir à l'utilité de nouveaux paramètres éventuels pour mesurer les objectifs mondiaux inscrits dans le GAsEP, puisque la feuille de route qui l'accompagne est un document évolutif qu'il est possible d'examiner et d'ajuster périodiquement si besoin est.