



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SEPTIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE DE LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-DGCA/7)

20 juillet 2018, Niamey, Niger.

Point 2.2 de l'ordre du jour : Évolution du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASeP)

(Présentation du Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

<p>Les buts et objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASeP) ne pourront atteints que si la communauté internationale de la sécurité de l'aviation en a pleinement connaissance et s'y engage totalement. À cet égard, le rôle de l'OACI est crucial pour la sensibilisation et l'assurance de cet engagement à travers les conférences régionales sur la sécurité de l'aviation. Tout en reconnaissant avec gratitude tous les États hôtes, ces conférences offrent une occasion unique pour les participants de partager des informations et d'apprendre les uns des autres en alignant les plans et les stratégies nationaux sur le GASeP. Chaque conférence régionale se conclut par l'adoption d'une Feuille de route régionale qui reflète les priorités régionales en matière de sécurité de l'aviation. Pour le Secrétariat de l'OACI, chacune de ces conférences donne un aperçu très nécessaire sur les métriques importantes alors que l'attention porte désormais sur les importantes priorités techniques comme la nécessité de combler les lacunes des indicateurs existants et de s'atteler à des sources innovantes de données afin d'élaborer un cadre efficace de mise en œuvre et de suivi. Ces conférences régionales culmineront avec l'organisation de la Seconde Conférence de haut niveau sur la sécurité de l'aviation (HLCAS/2) devant se tenir les 29 et 30 novembre 2018.</p>
--

REFERENCE(S) :

Objectif(s) stratégique(s) connexes de l'OACI : Sécurité et facilitation

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASeP) a été approuvé lors de la Septième réunion de la 212^{ème} Session du Conseil de l'OACI (212/7), le 10 novembre 2017, pour remplacer la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) qui a été le Cadre essentiel du programme de sécurité de l'aviation pendant deux triennums. Le passage d'une stratégie axée sur l'OACI à un ambitieux plan axé sur les objectifs, engageant collectivement l'OACI, les États et l'industrie pour améliorer significativement la sûreté de l'aviation d'ici 2030 est conforme à l'orientation donnée par la 39^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI.

1.2 Bien que le GASeP ait été approuvé pour une mise en œuvre immédiate, il a été adopté en tant que « document vivant » et le restera afin que l'OACI continue à recevoir les retours d'informations des États lui permettant d'évaluer d'autres améliorations pouvant être apportées au Plan. Cette approche est considérée nécessaire compte tenu du fait que le Plan a été élaboré de manière accélérée. En outre, pour veiller à ce que le GASeP intègre les leçons retenues des conférences régionales (2017-2018), le HLCAS/2 se focalisera notamment sur l'avancement des recommandations pour la mouture ultérieure du GASeP qui devrait être présentée à la 40^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI (A40).

2. CONFERENCES REGIONALES

2.1 Les conférences régionales jouent un rôle important dans la promotion du partage de connaissances, l'apprentissage mutuel et l'examen par les pairs entre les États de la région. Elles promeuvent aussi le partage des responsabilités des priorités régionales, en tenant compte des défis, des menaces et du tableau des risques ou les infrastructures au niveau régional. Les conférences régionales suivantes ont été organisées relativement à la mise en œuvre du GASeP :

- a) la première s'est tenue à Charm el Cheikh, Égypte, du 22 au 24 août 2017 et a attiré approximativement 219 participants originaires de 50 États (dont 17 ministres) des Régions Afrique et Moyen-Orient. La Conférence a commencé par une réunion d'experts les 22 et 23 août, suivie d'une Session ministérielle en vue d'adopter une « Déclaration et une Feuille de route sur la sûreté de l'aviation civile en Afrique et au Moyen-Orient ». (Appendice A). La Conférence a été ouverte par S.E. le Ministre de l'aviation civile de l'Égypte. L'événement incluait aussi la participation de nombreux responsables de haut niveau de la Région ainsi que des Représentants d'États basés à l'OACI ;
- b) la troisième s'est tenue à Bangkok, Thaïlande, les 20 et 21 décembre 2017 et a servi de forum à un dialogue ouvert destiné à promouvoir et centrer les cadres des priorités dans la Région Asie et Pacifique. La Conférence a été couverte par le Premier Ministre de Thaïlande et y ont assisté approximativement 150 originaires de 23 États. Elle s'est conclue par l'adoption d'une Feuille de route pour la sûreté de l'aviation régionale pour l'Asie et le Pacifique (Appendice B) ; et
- c) la troisième s'est tenue à Lisbonne, Portugal, du 29 au 31 mai 2018 et elle a approuvé la feuille de route sur le travail devant être effectuée dans la Région Europe et Atlantique Nord. La Conférence a été ouverte par le Ministre de la Planification et des Infrastructures et y ont assisté approximativement 200 participants originaires de 42 États. Elle s'est conclue par l'adoption d'une Déclaration reconnaissant que la Feuille de route est un document vivant.

2.2 La dernière conférence pour 2018 doit se tenir à Panama City, Panama, (Régions Amérique du Nord, Amérique Centrale et Caraïbes et Amérique du Sud) du 24 au 27 juillet 2018. Ces conférences, associées à toutes les régions, permettront à l'OACI de prendre en compte les questions et les approches régionales de la sûreté de l'aviation et de constituer un consensus sur les priorités cruciales.

3. HLCAS/2

3.1 La dernière conférence sur la sûreté à l'échelle mondiale ayant formulé des recommandations essentielles au Conseil s'est tenue en septembre 2012 lors de la tenue de la Première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation. Bien que beaucoup ait été fait pour améliorer la sûreté de l'aviation dans les années qui ont suivi, des vulnérabilités existent encore et un engagement continu est nécessaire au niveau mondial entre les responsables de la sûreté de l'aviation afin de :

- a) prendre en compte les questions et les approches régionales de la sûreté de l'aviation suite aux conférences décrites ci-dessus afin d'établir un consensus sur les priorités cruciales ;
- b) examiner l'état de mise en œuvre du GAsEP à ce jour pour donner lieu à des recommandations de haut niveau essentielles à soumettre au Conseil ; et
- c) prendre en compte l'évolution possible du GAsEP et de sa Feuille de route associée pour appuyer la mise en œuvre et renforcer la sûreté de l'aviation, en faisant observer que la conférence serait un événement opportun pour discuter et actualiser le GAsEP (si et selon qu'il sera nécessaire).

3.2 Les résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation seront présentés à l'examen du Conseil lors de la 216^{ème} Session en février 2019 et devraient être ultérieurement présentés à la Quarantième Session de l'Assemblée(A40) (2019) pour examen. L'organisation d'un événement mondial un avant A40 permettra à l'Assemblée de se focaliser sur les questions de sûreté à un niveau stratégique basé sur de solides conseils techniques émanant de HLCAS/2 en contribuant ainsi à une session plus efficiente et plus efficace de l'Assemblée.

4. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

4.1 Il est crucial de les inclure dans les mécanismes, les plans et les stratégies au plan régional pour parvenir à atteindre les buts et objectifs du GAsEP. De même, les Plans de la Sûreté et de la Facilitation (SECFAL) des Régions Afrique et Moyen-Orient, par exemple, devraient être l'un des moteurs essentiels de la mise en œuvre du GAsEP. Pour intégrer le GAsEP dans les plans nationaux, chaque État doit évaluer son paysage national des stratégies et des plans existants par rapport aux buts et objectifs mondiaux pour identifier les lacunes et servir de base aux domaines nécessitant un changement.

4.2 Les progrès seront finalement mesurés par un certain nombre d'« indicateurs » qui constitueront la colonne vertébrale du système de suivi. Un solide cadre d'indicateurs permettra de transformer les buts, objectifs et priorités du GAsEP en un outil de gestion devant aider les États à élaborer des stratégies de mise en œuvre et à affecter les ressources en conséquence tout en pouvant servir également de guide pour l'évolution du Plan. Les mécanismes de suivi du GAsEP sont encore en cours d'élaboration par le Secrétariat en tenant compte du fait que le suivi pourrait intervenir à différents niveaux (mondial, régional et national). Le Secrétariat se focalise sur l'identification d'ensembles d'indicateurs définis fondés

sur des sources de données bien établies (par exemple, les données de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA), les résultats des enquêtes de l'OACI, les rapports des groupes régionaux de la sûreté de l'aviation, etc.). Un Plan de mise en œuvre et de suivi est en cours d'élaboration par le Bureau du transport aérien (ATB) et le travail impliquera une expertise de la Task Force et/ou du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, selon qu'il sera nécessaire.

5. **MESURES ATTENDUES DE LA RÉUNION**

5.1 La réunion est invitée à prendre note des progrès réalisés.

— FIN —