



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 34 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

#### OBSERVATIONS SUR LA VERSION ACTUALISÉE DU GASP

(Note présentée par la République dominicaine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La République dominicaine appuie le GASP, non seulement comme instrument permettant d'assurer l'harmonisation et la coordination des efforts de mise en œuvre et de suivi des initiatives, afin de renforcer le système mondial de supervision de la sécurité, mais aussi comme cadre de référence pour la planification stratégique au niveau des États.

La présente note de travail résume les observations de la République dominicaine concernant la nouvelle édition du GASP.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à demander à la Secrétaire générale de fournir plus d'informations aux États, pour leur permettre de combiner comme ils veulent les outils proposés dans le GASP afin d'assurer et d'améliorer la sécurité de leurs systèmes nationaux d'aviation civile ;
- à demander à la Secrétaire générale d'établir clairement les exigences à inclure dans le système de supervision de la sécurité pour assurer une mise en œuvre réaliste du PNS ;
- à promouvoir l'échange d'informations entre les RASG pour aider les États aux capacités limitées à mieux cerner les risques ;
- à recommander l'établissement d'une nouvelle stratégie de formation de l'OACI répondant aux attentes actuelles et futures sur la supervision de la sécurité ;
- à inviter instamment les États à adapter leur planification stratégique de la sécurité au cycle de mise à jour proposé dans le GASP, afin de lier la mise en œuvre des initiatives mondiales, régionales et nationales.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Le budget du Programme ordinaire pour le triennat devrait couvrir les activités liées à la mise en œuvre du GASP. L'OACI pourrait néanmoins avoir à prévoir des ressources supplémentaires pour appuyer d'autres initiatives adoptées par l'Assemblée.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie A

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République dominicaine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile internationale a un effet positif sur la croissance économique des États. Elle sert aussi de catalyseur d'un bon nombre d'activités de production, qui à leur tour soutiennent le commerce, stimulent la production de biens et services et créent de nouvelles capacités de création d'emplois. Les États, notamment les États en voie de développement, devraient s'efforcer d'utiliser ce « cercle vertueux » à leur avantage.

1.2 Pleinement consciente de cette réalité, l'OACI a élaboré une série de stratégies mondiales visant à favoriser la croissance sûre et durable des opérations de transport aérien. De plus, la sécurité constitue une priorité absolue pour l'Organisation, sans oublier le fait que la confiance des passagers s'est maintenue grâce aux excellentes statistiques de sécurité de l'aviation civile.

1.3 La stratégie de sécurité de l'OACI est visible dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004), dont l'édition 2017-2019 a été approuvée par le Conseil en mai 2016.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Avancement des objectifs proposés dans le GASP

2.1.1 Le GASP prévoit un relèvement constant des niveaux de sécurité et d'efficacité des opérations aérienne grâce à l'établissement d'un cadre de planification de mise en œuvre d'une série d'initiatives visant à renforcer la sécurité. Toutefois, le plan n'indique pas clairement que des travaux doivent être menés de façon continue afin de regrouper les outils habilitants de chaque objectif du Plan, pour que celui-ci puisse progresser. Par exemple, la mise en œuvre d'un PNS n'est pas une activité qui remplacera la supervision efficace de la sécurité (premier objectif), tout comme la gestion prédictive des risques ne remplacera pas le PNS.

2.1.2 La République dominicaine considère chacun de ces objectifs comme étant complémentaires, ce qui signifie que des mesures peuvent être prises à différents niveaux, les éléments critiques (CE) du système national de supervision de la sécurité servant de pierre angulaire. Le PNS est l'outil qui permet d'améliorer la planification stratégique de la sécurité, d'appuyer le processus décisionnel fondé sur les risques afin d'optimiser les plans de supervision, de prioriser les inspections et de détecter les préoccupations significatives de sécurité, ainsi que d'offrir de nouvelles possibilités d'atteindre d'autres cibles particulières de performance. Selon nous, les mesures de supervision que nous sommes en train d'établir ne seront pas remplacées. Nous pensons plutôt qu'elles seront améliorées par l'apport d'informations supplémentaires à l'appui du processus décisionnel et qu'elles évolueront ensuite vers une gestion prédictive des risques.

2.1.3 Nous estimons que l'OACI doit préciser que les États ont l'autorité d'appuyer leurs systèmes de supervision de la sécurité par des initiatives qu'ils jugent efficaces, tout en respectant les calendriers de mise en œuvre proposés dans le GASP, et qu'ils peuvent combiner les outils de mise en œuvre comme il leur semble approprié, afin d'assurer et de renforcer la sécurité au sein de leurs systèmes nationaux d'aviation civile.

## 2.2 Cadre de référence pour l'instauration d'une supervision efficace de la sécurité

2.2.1 Le GASP établit à 60 % le taux de mise en œuvre effective des CE pour servir, à court terme, de paramètre de la capacité de supervision efficace de la sécurité et de la mise en œuvre du PNS par les États.

2.2.2 Un tel choix peut sembler logique en termes de planification mondiale, afin de donner un objectif particulier à tous les États qui se trouvent en dessous de la moyenne mondiale. Par contre, au niveau national, un tel point de référence est sans fondement puisqu'il ne repose sur aucun critère particulier, c'est-à-dire qu'aucun critère spécifique ne détermine qu'un taux de mise en œuvre effective de 60 % donnera les éléments nécessaires pour la mise en œuvre d'un PNS. Par ailleurs, de nombreux États dont le niveau de mise en œuvre effective est égal ou supérieur à 70 % peuvent présenter des lacunes limitant sensiblement leur capacité de mettre en œuvre le PNS. Tous les États, y compris ceux qui affichent des taux très élevés, doivent encore s'efforcer d'améliorer la mise en œuvre effective des éléments critiques et incorporer de nouvelles SARP.

2.2.3 Quoiqu'il en soit, les activités de mise en œuvre du PNS ne devraient pas être sujettes à un taux de mise en œuvre effective de 60 %. Dans les bonnes conditions, la mise en œuvre du PNS peut aboutir au renforcement de la supervision efficace de la sécurité, et il revient à l'OACI de les définir.

2.2.4 L'OACI doit donc clarifier les conditions de mise en œuvre des PNS, non pas en classant les États en différentes catégories : avancés ou non avancés, ou capables ou non de mettre en œuvre le PN, mais plutôt dans le but de fournir des orientations claires pour appuyer la mise en œuvre réaliste du PNS.

## 2.3 Priorités mondiales en matière de sécurité

2.3.1 Les incidents liés à la sécurité des pistes, l'impact sans perte de contrôle (CFIT) et la perte de contrôle en vol (LOC-I) constituent encore des priorités mondiales en matière de sécurité. Les observations recueillies des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) indiquent que ces priorités étaient toujours valides au moment de l'élaboration de l'édition 2017-2019 du GASP. Or, de nombreux États ont des capacités limitées de collecte et d'analyse des informations permettant de déterminer les conditions latentes porteuses d'événements relevant de ces priorités. En outre, les États doivent être en mesure de définir d'autres priorités spécifiques à leurs conditions d'exploitation qui pourraient différer des priorités mondiales.

2.3.2 L'OACI devrait renforcer l'échange d'informations au niveau des RASG et fournir des outils pour assister les États disposant de capacités limitées à mieux définir leurs risques. En outre, les bureaux régionaux devraient être davantage mis à contribution.

## 2.4 Stratégie de l'OACI pour améliorer la mise en œuvre effective de l'élément critique n° 4 (Personnel technique et formation spécialisée) à l'échelle mondiale

2.4.1 L'élément critique n° 4 (Personnel technique et formation spécialisée) affiche le plus faible pourcentage de mise en œuvre effective de tous les éléments critiques à l'échelle mondiale. Cette information à elle seule est assez marquante pour appeler l'attention de l'OACI sur la capacité des États de former assez de personnel d'inspection disposant de compétences suffisantes pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités de supervision de la sécurité.

2.4.2 La mise en œuvre d'un PNS nécessite des compétences supplémentaires dépassant celles qui sont actuellement requises du personnel technique remplissant des fonctions de supervision de la sécurité. Les autorités de l'aviation civile devraient pouvoir offrir une telle formation à leur personnel, formation qui n'est pas facilement disponible pour diverses raisons.

2.4.3 Face à cette situation, l'OACI doit établir une stratégie de formation présentant différentes possibilités, pour permettre aux États d'offrir à leur personnel une formation à un coût raisonnable, qui réponde aux attentes actuelles et futures sur la supervision de la sécurité.

## 2.5 Révision et mise à jour du GASP

2.5.1 La République dominicaine convient que le cycle de révision du GASP devrait coïncider avec les sessions de l'Assemblée de manière à obtenir l'approbation des États membres. Les États devraient lier leur planification stratégique aux résultats du GASP pour assurer la cohérence du cadre général de planification et obtenir les résultats voulus.

2.5.2 L'OACI devrait inviter instamment les États à adapter leur planification stratégique de sécurité au cycle de mise à jour proposé dans le GASP, afin de lier la mise en œuvre des initiatives mondiales, régionales et nationales.

## 3. CONCLUSION

3.1 La République dominicaine appuie le GASP, non seulement comme instrument d'harmonisation et de coordination des efforts entrepris pour la mise en œuvre et le suivi des initiatives visant à renforcer le système mondial de supervision de la sécurité, mais aussi comme cadre de référence pour la planification stratégique au niveau des États.

3.2 Compte tenu des attentes élevées dont le GASP fait l'objet, ainsi que des difficultés rencontrées par les États dans la mise en œuvre de mesures de nature radicalement différente de celles que l'OACI leur fournit traditionnellement, la stratégie de mise en œuvre devrait tenir compte de tous les points soulevés dans la présente note. Elle devrait aussi aborder différemment la question de l'assistance fournie par l'OACI en faisant de la formation du personnel une priorité pour l'Organisation.