

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

ÉLABORATION DE PROGRAMMES NATIONAUX DE SÉCURITÉ
EFFICACES ET APPROPRIÉS

(Note présentée par l'Australie et coparrainée par le Canada, la Nouvelle-Zélande et Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'élaboration, la mise en œuvre et l'amélioration continue de programmes nationaux de sécurité (PNS) appropriés et efficaces comportent des avantages importants pour les États du point de vue de la sécurité, de l'efficacité et de l'économie, en permettant de définir clairement des mécanismes de gestion de la sécurité et d'identifier au sein des États les priorités cruciales de sécurité méritant le plus d'attention et de ressources ciblées.

Conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, pour aider les États ayant un système aéronautique de faible ampleur, comme les États insulaires du Pacifique, d'autres mesures doivent être prises pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* de l'OACI concernant les programmes nationaux de sécurité, les plans de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Ces mesures consisteraient notamment à élaborer des éléments indicatifs et des ressources éducatives plus appropriées, conçues pour les systèmes aéronautiques de faible ampleur, et le renforcement de l'engagement envers la coopération régionale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à encourager les États dans leurs efforts continus pour respecter l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, notamment grâce au renforcement de l'engagement envers la coopération régionale ;
- à recommander à l'OACI de demander et partager les avis des États, notamment ceux qui ont des programmes nationaux de sécurité établis, sur les défis qu'ils doivent ou ont dû relever pour respecter l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* ;
- à recommander à l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs et des ressources éducatives ciblées pour les États ayant un système aéronautique de faible ampleur, pour les aider à renforcer leur capacité de mener à bien un PNS pertinent et efficace qui répond aux buts et aux dispositions principales de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022.
<i>Références :</i>	Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</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>

1. INTRODUCTION

1.1 L'élaboration, la mise en œuvre et l'amélioration continue de programmes nationaux de sécurité (PNS) dans le monde entier, prescrites par l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* de l'OACI, varient selon les États et présentent des défis particuliers pour les États ayant un système aéronautique de faible ampleur et disposant de peu de ressources.

1.2 Selon la norme 3.1.1, section 3.1 (*Programme national de sécurité*), du chapitre 3 de l'Annexe 19, chaque État doit établir pour gérer la sécurité sur son territoire un PNS proportionnel à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de l'État, afin d'atteindre un niveau acceptable de performance de la sécurité en aviation civile.

1.3 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP), dans son projet d'édition 2020-2022, établit en outre des objectifs de mise en œuvre par tous les États des bases d'un plan national de sécurité d'ici 2022 et, d'ici 2025, d'un programme national de sécurité efficace, correspondant à la complexité de leur système aéronautique.

1.4 L'Annexe 19, le Document 9859, *Manuel de gestion de la sécurité*, le Document 10004, *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde*, et d'autres efforts connexes de l'OACI fournissent des éléments d'orientation clairs sur la gestion du risque au plan national, pour aider les États à atteindre les objectifs mondiaux et régionaux de l'aviation.

1.5 Par exemple, pour aider les États à faire part de leurs progrès dans la mise en œuvre des PNS, l'OACI réalisera, pour la période 2018-2020, des évaluations de la mise en œuvre des PNS. L'Organisation prévoit achever des audits PNS dans tous les États d'ici 2022, pour faire le point sur le respect des dispositions de l'Annexe 19.

1.6 Cependant, la rapidité et l'ampleur de la mise en œuvre par les États des dispositions de l'Annexe 19 sur les PNS varient considérablement. Et cela, malgré la gamme d'avantages que comporte cette mise en œuvre pour les États, notamment une définition claire des mécanismes de sécurité nationaux et une plus grande transparence de la gestion de la sécurité, ainsi que la disponibilité d'éléments d'orientation et d'appui.

2. ANALYSE

2.1 Avantages de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité

2.1.1 La section 1.1.7 (*Avantages de la gestion de la sécurité*) du chapitre premier, Introduction, du *Manuel de gestion de la sécurité* présente en détail les nombreux avantages que comporte la mise en œuvre d'arrangements de gestion de la sécurité. Il s'agit, entre autres, d'une culture de la sécurité renforcée, d'une approche documentée, fondée sur les processus, pour assurer la sécurité, d'une meilleure compréhension des interfaces et relations liées à la sécurité, d'une amélioration de l'efficacité et d'économies possibles.

2.1.2 De plus, le *Manuel de gestion de la sécurité* indique que la mise en œuvre d'arrangements de gestion de la sécurité peut renforcer la capacité de l'État et des fournisseurs de services de détecter de façon précoce les problèmes de sécurité, et prévenir des accidents et des incidents grâce à l'identification proactive et à la gestion des risques de sécurité. Ainsi, l'OACI et les États donateurs peuvent cibler leurs efforts de soutien à la progression vers les objectifs mondiaux de l'OACI, mettre

l'accent sur les possibilités d'amélioration continue et, dans la région Asie-Pacifique, contribuer à mettre en œuvre les objectifs de la Déclaration de Beijing de 2018.

2.2 **Éléments cruciaux de sécurité**

2.2.1 Les huit éléments cruciaux de sécurité d'un système de supervision de la sécurité définis par l'OACI sont énumérés au paragraphe 8.2.1 (Figure 8-1) du chapitre 8 du *Manuel de gestion de la sécurité* et des éléments supplémentaires sont fournis dans le Document 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*. Ce sont :

- a) une législation aéronautique de base ;
- b) des règlements d'exploitation spécifiques ;
- c) un système et des fonctions de l'État en matière de supervision du système de l'aviation civile et de la sécurité ;
- d) un personnel technique qualifié et de la formation ;
- e) des indications techniques, un outillage et la fourniture de renseignements critiques pour la sécurité ;
- f) des obligations en matière de délivrance de licences, de certification, de permis, d'autorisation ou d'approbation ;
- g) des obligations de surveillance ;
- h) la résolution des problèmes de sécurité.

2.2.2 Chacun de ces éléments cruciaux de sécurité exige une mise en œuvre détaillée par l'État. Dans les éléments indicatifs sur la gestion de la sécurité figurant à la section FAQ, Gestion de la sécurité, édition 18 de 2013 (Q10), il est fait expressément mention de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par une petite organisation aux moyens limités, mais il n'existe pas d'orientations correspondantes sur la manière de mettre en œuvre un PNS dans un petit État en développement.

2.2.3 L'élaboration, la mise en œuvre et l'amélioration continue d'un PNS peut se révéler une tâche complexe et exiger beaucoup de coordination, de ressources (humaines et financières) et d'information. C'est le cas même dans un État comme l'Australie, dont le système aéronautique est parvenu à maturité et qui dispose de ressources correspondantes.

2.2.4 Il existe un risque que certains États considèrent l'élaboration et la mise en œuvre d'un PNS comme une entreprise coûteuse, peu prioritaire et aux avantages limités, et ce risque doit être contré.

2.3 **États ayant un système aéronautique de faible ampleur et mesures à prendre pour améliorer la conformité**

2.3.1 Les États n'ont pas tous les mêmes moyens et la même capacité pour élaborer un PNS initial, et encore moins pour le mettre en œuvre et l'améliorer de façon continue. C'est le cas d'un grand nombre d'États de la région Asie-Pacifique, qui doivent relever un ensemble de défis uniques pour mettre en œuvre les dispositions PNS et connexes de l'Annexe 19.

2.3.2 Dans le cas des États insulaires du Pacifique, ces défis devraient être éclairés plus en détail par l'« *Analyse des besoins des petits États insulaires en développement du Pacifique* », notamment :

- a) une population et des ressources financières très faibles, un bassin limité d'experts aéronautiques compétents et expérimentés, souvent combinés à l'isolement géographique et à une population dispersée ;
- b) un faible niveau d'activité et de demande aéronautiques, pourtant souvent associé à une grande dépendance à l'égard de ces services pour le déplacement des personnes et des biens afin de favoriser le développement économique de l'État ;
- c) la dépendance à l'égard de l'assistance extérieure pour certains aspects de la conformité aux dispositions de l'OACI.

2.3.3 Pour aider ces États à réaliser tous les avantages de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'amélioration continue d'un PNS et dans l'esprit de son initiative *Aucun pays laissé de côté*, il est évident que l'OACI doit poursuivre ses efforts pour soutenir la mise en œuvre de l'Annexe 19.

2.3.4 S'il est vrai qu'« il n'existe pas de solution unique », ces travaux consisteraient notamment à élaborer des éléments indicatifs, des ressources éducatives et une formation plus ciblées tenant compte des besoins des systèmes aéronautiques de faible ampleur.

2.3.5 Parmi d'autres stratégies possibles de soutien de ces États, on pourrait par exemple :

- a) encourager une interaction directe avec des spécialistes PNS d'autres États ;
- b) organiser sur place des exposés et des orientations sur les PNS pour le personnel compétent de l'État ;
- c) inviter et encourager les États à participer aux activités existantes de l'OACI, comme les groupes de travail pertinents, en particulier au niveau régional.

3. CONCLUSION

3.1 Respecter le plan de mise en œuvre mondiale des PNS continuera d'être un défi pour tous les États, en particulier pour ceux qui ont un système aéronautique de faible ampleur et disposent de moins de ressources et d'une faible population.

3.2 À cet égard, l'Australie estime que des efforts complémentaires doivent être faits pour soutenir la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 19 de l'OACI concernant les PNS, des Plans et des SGS. Dans un premier temps, l'OACI pourrait demander et partager les avis des États, notamment ceux dont le PNS est bien établi, au sujet des défis auxquels ils doivent ou ont dû faire face pour respecter l'Annexe 19.

3.3 Sous réserve de ces travaux, l'Australie encourage l'OACI, par exemple au moyen du Groupe d'experts en gestion de la sécurité, à élaborer des orientations et des matériels didactiques ciblés pour les États dont le système aéronautique est de faible ampleur qui veulent mettre en œuvre un PNS, dans le but utile d'améliorer les normes de sécurité mondiales, régionales et nationales.

3.4 Un moyen complémentaire d'encourager les efforts continus des États pour respecter les dispositions de l'Annexe 19, particulièrement pertinent pour les États dont le système aéronautique est de faible ampleur, est de renforcer l'engagement envers la coopération régionale. On pourrait ainsi réduire le fardeau individuel des États par la collaboration avec d'autres États.

— FIN —