



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

ÉVALUATION DE L'AMENDEMENT DU GASP

(Note présentée par le Pérou et appuyée par les pays de la région Amérique du Sud (SAM) et les vingt-deux États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il faudrait envisager d'établir un nouvel échéancier de planification du GASP, comprenant des objectifs clairs et réalisables d'ici 2022, avec un cycle sexennal de révision du GASP, qui supprimerait la rigidité actuelle et tiendrait compte du niveau de maturité de chaque PNS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner la pertinence de maintenir comme référence un taux de 60 pour cent de mise en œuvre effective (EI) des SARP ;
- à porter à six ans au moins la durée du processus d'amendement du GASP, car il faut du temps aux États pour qu'ils atteignent les objectifs stratégiques. L'OACI pourrait lancer à mi-parcours, après trois ans, un appel à observations afin d'être en mesure d'apporter un amendement approprié tous les six ans ;
- à promouvoir cette nouvelle vision auprès des instances compétentes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail est liée aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licence du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (2014-2016 et 2017-2019) Lettre aux États AN 8/3.1-16/16 relative à l'Adoption de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 ESC/25-NE/8 Rév. Twenty-Fifth Regional Aviation Safety Group-Pan America Executive Steering Committee Meeting (RASG-PA ESC/25) http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

² Présentée par 22 États contractants [Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, la République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne de)].

1. INTRODUCTION

1.1 Des changements importants ont été apportés au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), instrument d'orientation pour la détermination de politiques de haut niveau qui, tout comme pour le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), contient des lignes directrices et s'inscrit en complément de l'amélioration continue du secteur du transport aérien mondial.

1.2 Le GASP propose les cibles et les priorités que doivent traiter les États et les planificateurs régionaux de la sécurité de l'aviation. Il établit en outre un cadre commun de planification pour l'amélioration de la sécurité par les États au moyen de quatre facilitateurs de performance de sécurité, à savoir la normalisation, la collaboration, les ressources et l'échange des renseignements sur la sécurité. Il offre en même temps des stratégies et des éléments indicatifs sur les meilleures pratiques afin d'aider les États et les régions à trouver des solutions concrètes pour atteindre les objectifs et les priorités à l'échelle mondiale.

1.3 L'un des aspects les plus importants des objectifs du GASP est de faire en sorte que dans les prochaines années tous les États mettent en œuvre des systèmes efficaces de supervision de la sécurité et mettent intégralement en œuvre le cadre du Programme national de sécurité (PNS) de l'OACI.

1.4 Bien que le GASP fixe des objectifs et priorités à l'échelle mondiale, il faut y incorporer une vision à long terme claire et réaliste à la fois pour les États et l'industrie, afin de convaincre les différents acteurs et les inciter à œuvrer pour améliorer leurs organisations respectives et ainsi réaliser cette vision. Cette vision engageante et motivante devra générer un processus de leadership qui aidera à mobiliser la volonté politique et les ressources afin d'atteindre les objectifs proposés.

1.5 Dans la Pièce jointe E à la lettre AN 8/3.1-16/16 relative à l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, il est proposé aux États de fixer au 7 novembre 2019 la date d'application dudit amendement.

2. ANALYSE

2.1 Lors de l'élaboration du nouveau GASP, les améliorations ci-après pourraient être envisagées :

- a) la région reconnaît entièrement que les États ayant un niveau de mise en œuvre effective des SARP inférieur à 60 pour cent devraient focaliser leurs efforts sur la mise en place d'un système efficace de supervision de la sécurité, avant de se lancer dans la mise en œuvre du PNS ;
 - toutefois, les États ayant dépassé le seuil de 60 pour cent ne seront pas nécessairement prêts à être audités d'après les 91 QP à compter de 2018, étant donné les progrès marginaux accomplis dans la région en matière de mise en œuvre du PNS et du SMS ;
 - de ce fait, les résultats qui auront été obtenus au moment où les audits sont effectués ne devraient pas avoir d'effet sur le pourcentage de mise en œuvre effective des autres QP et devraient donc être enregistrés séparément, au moins jusqu'à ce que tous les États soient soumis aux mêmes conditions d'audit.

- b) le GANP et le GASP ont actuellement une structure semblable, ce qui n'est pas nécessairement adapté à la nature particulière de leur contenu. Il serait donc utile de mettre en adéquation la structure du GASP, afin d'éviter d'en restreindre le contenu et d'hypothéquer son efficacité ;
- c) élaborer une vision du futur efficiente et efficace qui tienne compte de l'évolution progressive de l'aviation et des activités dans le domaine de la sécurité.

2.2 Construire la vision

2.2.1 La première étape devrait consister à définir la vision du futur environnement que l'on souhaite instaurer au moyen du Plan. Il faudra ensuite analyser la situation actuelle sur la base de cette vision, avant d'arrêter les stratégies nécessaires pour concrétiser cette vision future. En d'autres termes, il faudrait visualiser le plus clairement possible le résultat que l'on veut atteindre ou la direction dans laquelle on veut aller avec le GASP. Une fois ces déterminations faites, il faudrait tracer la voie de l'évolution future du GASP et en définir les étapes.

2.2.2 Cette vision devrait prendre en compte ce que sera le cadre opérationnel du transport aérien en 2022. Ce sera peut-être un environnement technologique très pointu, avec un flux infonuagique autonome, continu et automatique d'informations, qui permettra en toute sécurité l'échange instantané de données entre les entités embarquées et sol ; un environnement dans lequel des capteurs transmettent et reçoivent des données et peuvent déterminer sélectivement les renseignements utiles pour améliorer la sécurité. Ce concept a déjà été énoncé dans le GANP, mais il n'est pas exprimé aussi clairement dans le GASP.

2.2.3 Par ailleurs, cette vision devrait tenir compte de ce que les systèmes de gestion de la sécurité deviendront peut-être des systèmes d'information intelligents, capables de traiter les données et de calculer automatiquement les risques, en se fondant sur des données partagées entre de multiples entités, mais aussi de générer des alertes de danger en temps réel et d'intervenir, le cas échéant, sur les systèmes.

2.2.4 Cette vision ne pourra se concrétiser que si les États accompagnent ce processus évolutif. Seul un PNS bien structuré sera capable de garantir des conditions adéquates pour la continuité et la sécurité de l'échange d'informations, permettant ainsi le traitement des données en temps voulu. La structuration des PNS devra suivre les progrès du GASP, et sera totalement achevée lorsqu'on commencera à appliquer la gestion des risques basée sur le partage infonuagique d'informations.

2.3 Le cycle de révision du GASP

2.3.1 L'expérience de la région montre qu'il faut au minimum six ans pour lancer un nouveau concept et le faire avancer. Ainsi, par exemple, le Programme PNS n'a pas encore pu être mis en œuvre, bien que les normes correspondantes des Annexes 6, 11 et 14 soient entrées en application le 23 novembre 2006 et celles des Annexes 1, 8 et 13 le 18 novembre 2010. Modifier un nouveau concept ou programme ou de nouvelles dispositions dans un laps de temps aussi court que trois ans ne fait que semer la confusion entre les États, ralentir les progrès et interrompre le cycle de mise en œuvre en cours.

2.3.2 Compte tenu des délais de réponse du système d'aviation civile, afin de réviser le GASP pour le triennat 2019-2022, un groupe de travail pourrait être créé pour visualiser clairement l'avenir des systèmes de gestion de la sécurité, afin de permettre l'élaboration d'une feuille de route à rebours à compter de la date d'achèvement et de définir les échéances de chaque étape. L'OACI pourrait pour cela faire appel à des professionnels de l'industrie, des analystes de données et autres experts capables de définir les caractéristiques de cet environnement futur.

2.3.3 Le nouveau GASP ne devrait pas être limité par la structure et le contenu du GANP. Il faudrait plutôt définir certains points de convergence pour s'assurer que les deux plans se développent de façon coordonnée, sans les rendre dépendants l'un de l'autre ni imposer ou restreindre les exigences particulières ou le potentiel de chacun.

2.3.4 Pour appuyer ce processus, il faudrait lancer une campagne énergique de communication à l'échelle mondiale afin de faire connaître les objectifs du GASP et souligner l'importance du rôle des États et des régions pour assurer le respect des normes.

2.3.5 Le GASP, conçu comme document de politique de haut niveau destiné à guider et à faciliter l'avancement du transport aérien, doit contenir des échéances et des dates cibles de conformité qui soient réalistes. Il doit par ailleurs être harmonisé avec le contenu du GANP, les dispositions de l'Annexe 19 et les dispositions d'application pertinentes.

3. CONCLUSION

3.1 Le GASP doit être un document inspirant qui génère un processus de leadership mondial et propose une vision motivante et irrésistible, de façon à être perçu comme la référence réaliste mondiale pour ce qui est des étapes et des priorités spécifiques dont les États et les planificateurs régionaux de la sécurité de l'aviation tiendront compte. Il devra également être harmonisé avec l'Annexe 19.