



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.1 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation

DÉFIS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DU PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ À L'APPUI DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La résolution A40-1 de l'Assemblée prie instamment les États membres de mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) compatible avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), en utilisant les éléments indicatifs et les outils de l'OACI disponibles. Il est désormais impératif que les États assument la responsabilité d'identifier les risques opérationnels et d'autres problèmes émergents en décidant de la portée de leurs NASP respectifs. La présente note met en évidence les difficultés rencontrées par certains États dans la mise en œuvre d'un NASP.

Elle présente également les difficultés rencontrées par certains États dans la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS). Comme de nombreux États se situent à des degrés divers de mise en œuvre d'un PNS pleinement fonctionnel, l'identification des risques de sécurité opérationnelle et d'autres problèmes de sécurité pose un sérieux problème.

Pour aider les États dans le processus de mise en œuvre simultanée de leur NASP et de leur PNS, nous pensons que davantage d'orientations techniques et de soutien à la mise en œuvre devraient être fournis.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) encourager les États à continuer d'utiliser les éléments indicatifs et les outils existants de l'OACI pour mettre en œuvre leurs NASP ;
- c) demander à l'OACI d'aider continuellement les États à mettre en œuvre leur PNS, en leur fournissant de nouveaux éléments indicatifs et outils et des modèles de PNS semblables au modèle de NASP ;
- d) encourager l'OACI à poursuivre le développement de ses initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des NASP par les États, conformément au GASP et au plan régional de sécurité de l'aviation (RASP).

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire. |
| <i>Références :</i> | Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10131, <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> |

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité est la priorité absolue de l'aviation. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004) définit la stratégie de l'OACI en matière de sécurité pour soutenir l'établissement des priorités et l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. La résolution A40-1 de l'Assemblée prie instamment les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) compatibles avec le GASP. Le Bangladesh s'est engagé à renforcer la sécurité de l'aviation et à financer les activités de soutien.

1.2 Le NASP illustre l'engagement des États à améliorer continuellement les capacités de gestion de la sécurité de l'aviation afin de réduire les risques des opérations de l'aviation. Le NASP devrait être élaboré conformément aux objectifs, aux cibles et aux initiatives du GASP, de façon compatible avec le GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation pour l'Asie/Pacifique (AP-RASP). L'AP-RASP invite les États à mettre en œuvre leur NASP d'ici 2022.

1.3 Le NASP complète le PNS et le Plan national de navigation aérienne (NANP) pour soutenir la réalisation d'un niveau acceptable de performance de sécurité. Par l'intermédiaire du NASP et du Programme national de sécurité (PNS), les parties prenantes de l'aviation affirment leur engagement en faveur de l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation, d'un financement suffisant des activités et d'une collaboration accrue au niveau mondial, régional et national.

1.4 L'objectif principal du PNS est de garantir qu'un État a établi les exigences réglementaires minimales requises et d'assurer l'harmonisation entre les autorités réglementaires d'un État en ce qui concerne leurs rôles de gestion des risques de sécurité, conformément aux dispositions établies dans l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et aux orientations du *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859). Cela permettra de relever les principaux défis liés à la mise en place d'un PNS durable et efficace.

2. ANALYSE

2.1 Le PNS, un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité, a pour objet d'identifier et d'atténuer de façon anticipée les risques de sécurité et de suivre l'évolution de la performance de sécurité. La mise en œuvre effective d'un PNS est un processus graduel qui exige du temps pour mûrir pleinement. Une mise en œuvre efficace du PNS implique une collaboration étroite avec les parties prenantes, en vue d'atteindre des objectifs de sécurité correspondant à un niveau acceptable de performance de sécurité. Les États se sont engagés à mettre en œuvre un PNS efficace d'ici 2025 par la Déclaration de Beijing (ministérielle APAC) 2018.

2.2 Les commentaires reçus lors d'un récent webinaire 2021 de l'OACI pour l'Asie et le Pacifique (APAC) indiquent que les États de la région APAC sont tenus de commencer la mise en œuvre d'un PNS robuste et mature dans les États et d'un système de gestion de la sécurité (SGS) dans leurs industries respectives d'ici la fin 2022. Cette tâche titanesque n'a été entamée que dans certains États de la région, et sa réalisation représente dès lors un énorme défi. Par conséquent, pour atteindre cet objectif, les États ont besoin d'orientations et d'un soutien continu de la part de l'OACI et d'autres parties prenantes, y compris les États expérimentés et leur industrie.

2.3 Le NASP est le document de planification principal énonçant l'orientation stratégique d'un État pour la gestion de la sécurité de l'aviation pendant une période déterminée, normalement trois ans, dans le but de réduire continuellement les décès et le risque de décès par la mise en œuvre d'une stratégie nationale de sécurité de l'aviation.

2.4 Plusieurs États ont élaboré leurs NASP et les ont partagés dans la communauté en ligne des NASP de l'OACI, dont le Bangladesh. Cela a aidé les entités régionales et les autres parties prenantes

concernées par l'élaboration et la mise en œuvre d'un NASP à accéder aux ressources, à échanger des informations et à obtenir un retour d'information de la part des experts de la communauté aéronautique.

2.5 Nous, les États membres, reconnaissons dûment l'excellent soutien apporté par l'OACI à l'élaboration du NASP par un État. Certains États prévoient de demander conseil au Secrétariat de l'OACI afin d'achever la mise au point du projet de NASP. Les commentaires reçus dans le cadre des ateliers sur les NASP indiquent que certains États reconnaissent la valeur du modèle de NASP contenu dans le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131), car il fournit des orientations claires pour l'élaboration de leurs propres plans.

2.6 Les ateliers NASP menés par l'OACI ont révélé que les États éprouvent des difficultés à déterminer les défis organisationnels nationaux, les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents en raison du manque de données de sécurité et de capacités d'analyse. C'est particulièrement le cas pour les États qui n'ont pas pleinement mis en œuvre le PNS, car ils peuvent ne pas disposer des processus de gestion des risques et d'assurance de la sécurité nécessaires pour fournir les informations requises pour leur NASP et suivre l'efficacité des activités connexes à l'appui des objectifs et cibles de sécurité nationaux.

2.7 Pour certains États, l'élaboration d'un NASP est facilitée par la mise en place préalable d'un PNS pleinement opérationnel. Cela s'explique par le fait qu'ils disposent alors de données de sécurité et de capacités d'analyse. Mais dans la majorité des États de la région APAC, il s'agit là du principal défi. À cet égard, l'État a un rôle majeur à jouer dans l'identification des dangers et de leurs conséquences associées, l'évaluation du risque de ces conséquences et l'atténuation des risques à un niveau acceptable.

2.8 Les décisions fondées sur les données dépendent du partage rapide et précis des informations par tous les États afin de garantir une prise de décision éclairée, ce qui souligne la nécessité de désigner un point focal, de mettre en place un système centralisé de compte rendu et d'adopter une stratégie de communication efficace. Dans ce contexte, l'OACI soutient ses États membres au moyen de plusieurs initiatives et outils de l'OACI, tels que le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), le rapport annuel de sécurité, etc. Toutefois, ces initiatives devraient être améliorées pour mieux soutenir l'approche fondée sur les données pour l'élaboration des NASP et pour permettre aux États qui manquent de données de déterminer les problèmes et de mettre en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI a élaboré des orientations et outils techniques, des modèles et a fourni des formations ou des ateliers pour aider les États à élaborer et à mettre en œuvre leur NASP, en tant que document stratégique qui présente les orientations et les feuilles de route pour améliorer la performance de sécurité de l'aviation au niveau national.

3.2 Nous pensons que pour atténuer les difficultés liées à l'élaboration et à la mise en œuvre du NASP, il est important de travailler en étroite coordination avec toutes les parties prenantes nationales concernées, y compris les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, à chaque étape de la planification, en établissant une compréhension commune des résultats que chaque État veut atteindre. Un plus grand degré de coopération et une communication efficace et en temps utile entre toutes les parties prenantes à tous les niveaux pourraient améliorer la prise de décision et contribuer à renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national.

3.3 L'harmonisation des objectifs et indicateurs de performance de sécurité communs aux États est nécessaire pour la gestion de la sécurité au niveau régional. L'harmonisation des critères et des exigences liés à l'acceptation du SGS est également nécessaire au niveau national.

3.4 Les États ont besoin d'orientations et d'un soutien continu de la part de l'OACI pour mettre en œuvre un PNS efficace d'ici 2025. À cet égard, il est attendu que davantage d'orientations et outils techniques, ainsi qu'un modèle harmonisé de type NASP, soient mis à la disposition des États pour les aider à élaborer et à mettre en œuvre leur PNS.

— FIN —