



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

Point 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

RENFORCEMENT DES ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX DE LA SÉCURITÉ AU MOMENT OU LE SECTEUR DE L'AVIATION ACCÉLÈRE SES OPÉRATIONS D'APPUI À LA RELANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

[Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Bangladesh, le Canada, la Chine, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la Thaïlande, la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) et l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La pandémie de COVID-19 a perturbé le secteur de l'aviation et engendré de nouveaux risques et difficultés pour la sécurité de l'aviation. Au moment où le secteur de l'aviation monte en puissance, l'OACI et les États doivent axer leurs efforts sur le renforcement des fondamentaux de la sécurité, notamment la supervision et les capacités de gestion de la sécurité, et accorder plus d'attention à la mise en œuvre des priorités régionales et mondiales en matière de sécurité. Ces priorités régionales et mondiales comprennent notamment la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité conçues par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), et l'atteinte des cibles des plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) respectifs.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États à orienter les ressources et les efforts vers le renforcement de la supervision de la sécurité pour soutenir une relance en toute sécurité du transport aérien;
- b) encourager les États à effectivement mettre en œuvre leur programme national de sécurité en temps opportun, et à renforcer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur de l'aviation ;
- c) prier instamment les États et le secteur de mettre en œuvre les initiatives de renforcement de la sécurité et d'atteindre les cibles définies dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation respectifs ;
- d) prier instamment l'OACI et les États à mettre en œuvre et à soutenir les initiatives de renforcement des capacités, y compris dans le cadre des RASG et de leurs organes subsidiaires, et des COSCAP, le cas échéant.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.

*Incidences
financières :*

Néant.

<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10160, <i>Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Montréal, 12 – 22 octobre 2021). Rapport</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La COVID-19 a dévasté le transport aérien international. Les autorités de l'aviation civile et l'industrie ont dû affronter les perturbations causées par la pandémie en étroite collaboration avec les autorités de santé publique et d'autres intervenants. La COVID-19 a également engendré des difficultés et des risques énormes pour la sécurité de l'aviation en raison des changements intervenus dans l'environnement opérationnel et l'environnement commercial.

1.2 Au moment où le transport aérien international se relève de la pandémie, il est essentiel que le secteur de l'aviation reste focalisé sur la sécurité pour permettre une accélération en douceur des opérations. La présente note de travail propose à la communauté aéronautique d'unir ses efforts et de mettre l'accent sur le renforcement des fondamentaux de la sécurité, notamment la supervision et la gestion de la sécurité. Ce qui impose d'accorder la priorité aux efforts de mise en œuvre des priorités régionales et mondiales en matière de sécurité.

2. ANALYSE

2.1 Le transport aérien international est désormais sur la voie de la relance. Toutefois, cette relance générera des problèmes dans un secteur essoufflé qui aurait temporairement ou définitivement perdu dans plusieurs cas son personnel qualifié et ses ressources.

2.2 Au moment où les opérations de l'aviation montent en puissance, il est essentiel que la sécurité reste la plus grande priorité. Le secteur de l'aviation doit maintenir, et le cas échéant, renforcer les fondamentaux de la sécurité, et s'appuyer sur les investissements effectués au cours des décennies passées pour renforcer les capacités de supervision et de gestion de la sécurité.

2.3 Renforcement de la supervision de la sécurité

2.3.1 La Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) a mis l'accent sur plusieurs risques de sécurité liés à la COVID-19 sur lesquels il faudrait se pencher. Il s'agit notamment de la perte de compétence et de la baisse de la préparation opérationnelle du personnel navigant et des contrôleurs de la circulation aérienne, l'application prolongée des mesures d'assouplissement, la baisse de la navigabilité des aéronefs en raison du stockage prolongé, et la diminution des capacités de supervision et de surveillance. Par ailleurs, les restrictions de voyage et aux frontières ont entraîné une baisse ou une perturbation des activités de supervision de la sécurité, même si certaines de ces activités se sont poursuivies par le recours aux moyens numériques. La pandémie a aussi mis à rude épreuve les ressources réglementaires de la plupart des autorités de l'aviation civile (AAC), qui ont probablement été orientées vers la gestion des répercussions de la pandémie.

2.3.2 Par conséquent, il est important que les États évaluent leurs capacités de supervision de la sécurité et accélèrent ou reprennent les activités de supervision de la sécurité parallèlement à la relance du transport aérien., et mettent l'accent sur les domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation. Cela nécessitera la mise en œuvre des projets d'amélioration du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). C'est pourquoi il serait

opportun que l'OACI reprenne les activités en présentiel dans le cadre de l'USOAP-CMA pour aider les États à identifier les domaines qui nécessitent des améliorations afin de renforcer leurs capacités de supervision.

2.4 Renforcement de la gestion de la sécurité

2.4.1 Dans le domaine de la gestion de la sécurité, la pandémie a accentué la nécessité d'une mise en œuvre effective des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) du secteur de l'aviation. Les fondamentaux des risques de sécurité, ainsi que l'identification et l'atténuation des risques ne sauraient être exagérées au moment où le secteur cherche à accélérer ses opérations de manière sûre et ordonnée.

2.4.2 Les États et l'industrie doivent collaborer étroitement pour identifier et évaluer les préoccupations de sécurité nouvelles ou émergentes afin de soutenir une relance du secteur qui risque d'être inégale dans chaque région et entre les régions. Il faut mettre un accent particulier sur le SGS, soutenu par un leadership efficace et une culture positive en matière de sécurité, pour encourager la communauté aéronautique à améliorer la gestion de la sécurité.

2.4.3 Conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI, les États sont encouragés à mettre en œuvre leur programme national de sécurité (PNS) dans les meilleurs délais pour renforcer davantage leurs capacités de réponse systématique aux risques de sécurité et améliorer sans cesse les performances en matière de sécurité. Actuellement, selon le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), le taux moyen de mise en œuvre effective de la base d'un PNS est de 74,8 %, et seulement six (6) États ont intégralement mis en œuvre les questions de protocole de base du PNS. Au mois de juin 2022, environ 25 % des États (49 États) ont partagé leurs PNSA sur le site web public du GASP.

2.5 Renforcement de la coopération régionale

2.5.1 Au niveau régional, il faudrait un appui substantiel des États et de l'industrie si l'on veut atteindre les objectifs et les cibles énoncés dans les plans régionaux pour la sécurité de l'aviation (RASP) respectifs. La mise en œuvre en temps voulu des initiatives de renforcement de la sécurité dans les RASP contribuera à faire face aux risques, aux défis organisationnels et aux risques opérationnels identifiés par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et offrira une base solide aux différentes régions dans le domaine de la sécurité de l'aviation.

2.5.2 Les RASG et leurs organes subsidiaires, en coordination avec les autres sous-groupes régionaux, jouent un rôle crucial dans la mise en œuvre par les régions de leurs RASP respectifs et du GANP. Pour soutenir la mise en œuvre par les États, les mécanismes de renforcement des capacités, y compris les projets du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), devraient être renforcés et mis à contribution, et les États qui disposent des capacités nécessaires pourraient aider les autres à renforcer leurs capacités de formation et d'assistance technique.