



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sécurité de l'aviation — Politique

ÉVALUATION ET INNOVATION DANS LE CADRE DES PLANS ET PROGRAMMES DE L'OACI RELATIFS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par les États-Unis et coparrainée par les Émirats arabes unis, Singapour, le Conseil international des aéroports et l'Association du transport aérien international)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au cours du dernier triennat, l'OACI, ses États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes ont, avec succès, pris des mesures visant à faire prendre conscience de l'importance d'une culture effective de la sûreté favorisant la mise en œuvre et la durabilité de systèmes nationaux de sûreté de l'aviation qui respectent ou dépassent les normes internationales. Quand elle se penchera sur ces résultats probants à sa 41^e session, l'Assemblée devrait également prendre des mesures visant à ce que l'on tire parti des occasions d'examiner et d'évaluer les plans et les programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI, notamment le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), et les activités menées par la Section de la politique de sûreté de l'aviation, la Section du soutien et du développement de la mise en œuvre (Sûreté) et la Section des audits de sûreté de l'aviation pour innover.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir qu'il est nécessaire et utile de soumettre régulièrement les plans et les programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI à une évaluation et à un examen globaux ;
- b) ajouter le mandat suivant à l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* : « Une évaluation et un examen globaux de chaque plan et programme de sûreté de l'aviation de l'OACI seront menés en partenariat par les États membres, le Secrétariat de l'OACI et le secteur aéronautique, au moins une fois par triennat, en vue de déterminer si ces plans et programmes servent l'objectif voulu et de réfléchir à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. »

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	<i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les États membres s'appuient sur les plans et les programmes de sûreté de l'aviation, notamment le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), et les activités menées par la Section de la politique de sûreté de l'aviation, la Section du soutien et du développement de la mise en œuvre (Sûreté) et la Section des audits de sûreté de l'aviation, dans lesquels ils trouvent les orientations dont ils ont besoin pour s'acquitter des obligations imposées par la Convention de Chicago en matière de sûreté de l'aviation et pour mieux comprendre les résultats attendus des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Bien que les États membres, le Secrétariat de l'OACI et le secteur travaillent ensemble pour déterminer les changements à apporter aux plans et aux programmes de l'OACI, l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* ne contient rien qui requière une évaluation et un examen réguliers et globaux des méthodes et pratiques caractérisant ces plans et programmes établis depuis longtemps pour s'assurer qu'ils remplissent les objectifs fixés et continuent de répondre aux besoins.

2. ANALYSE

2.1 Sachant que des organes tels que le Secrétariat de l'OACI, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et ses groupes de travail et équipes spéciales ainsi que les groupes d'étude du Secrétariat sont autant de mécanismes censés apporter des améliorations graduelles aux SARP, aux éléments indicatifs, aux cours et ateliers de formation, aux méthodes d'audit et, plus récemment, au GASeP, il convient également de noter que ce travail s'inscrit dans la structure et les paramètres des plans et programmes existants de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation. Dans bien des cas, des questions cruciales ne sont pas examinées ; ainsi, on ne se préoccupe pas de vérifier si la structure, les méthodes et les paramètres existants de ces plans et programmes ne contribuent pas en fait à la sous-performance des États membres dans la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17, ou si les mandats actuels ne font pas en fait obstacle à la prise en compte et à l'adoption d'approches éventuellement plus innovantes. En conséquence, l'OACI et ses États membres ratent peut-être des occasions de faire mieux ou d'innover sur le plan des approches existantes pour aider les États membres à mettre en œuvre de manière plus effective les SARP relatives à la sûreté de l'aviation. La conduite régulière d'évaluations globales des plans et programmes de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation pourrait permettre de déterminer quels sont les domaines à améliorer ou de corriger les carences qui seraient décelées dans les programmes.

2.2 Bien entendu, le présent appel à innover ne vise pas à changer les plans et programmes concernés pour le plaisir. Il s'agit plutôt de faire en sorte que la structure, la méthodologie, la fonctionnalité et l'efficacité de chaque plan et programme de l'OACI relatif à la sûreté de l'aviation soient examinées et évaluées régulièrement, et que les États membres et le Secrétariat de l'OACI disposent de la souplesse nécessaire pour, plutôt que de s'en tenir au statu quo, chercher de manière proactive des solutions novatrices qui pourraient être négligées faute d'injonction expresse. Un tel mandat serait le reflet de la maturité et de la force de l'Organisation, car il amènerait celle-ci à réfléchir à ce qui fonctionne, à déterminer les causes profondes de ce qui ne marche pas ou ne marche plus et à concevoir des solutions et des façons de faire plus efficaces, créatives et novatrices qui serviront mieux ses États membres et lui permettront de remplir sa mission.

2.3 Dans la version actuelle du projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, on exhorte le Secrétariat et les États membres à faire mieux et à innover dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Mais il n'y est pas question pour autant d'une évaluation ni d'un examen réguliers et globaux de chaque plan et programme qui ouvriraient la voie à d'éventuelles propositions d'amélioration. Pour combler cette lacune, il est proposé d'y ajouter le mandat suivant :

« Une évaluation et un examen globaux de chaque plan et programme de sûreté de l'aviation de l'OACI seront menés en partenariat par les États membres, le Secrétariat de l'OACI et le secteur aéronautique, au moins une fois par triennat, en vue de déterminer si ces plans et programmes servent l'objectif voulu et de réfléchir à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. »

2.4 Si elle est approuvée, cette tâche pourrait être confiée au groupe d'experts AVSECP afin de tirer parti des connaissances, de l'expérience et des perspectives des experts des États membres, des observateurs du secteur et du Secrétariat de l'OACI, ainsi que des processus d'examen et d'évaluation déjà appliqués, avec une portée plus limitée, par les groupes de travail et les équipes spéciales de l'AVSECP. Ce dernier pourrait ensuite présenter au Conseil, dans le cadre de son rapport annuel, les résultats des évaluations conclues, en ce y compris d'éventuelles recommandations de modification d'un plan ou d'un programme.

3. CONCLUSION

3.1 L'environnement opérationnel du secteur de la sûreté de l'aviation est en évolution constante et rapide, et les plans et programmes afférents de l'OACI doivent suivre le rythme de cette évolution pour rester pertinents et continuer à répondre aux besoins. En outre, les pratiques s'inscrivant dans une culture effective de la sûreté permettent de déterminer quels sont les domaines où des améliorations peuvent être apportées et ceux où de meilleures pratiques peuvent être dégagées. L'ajout du mandat défini au paragraphe 2.3 aurait le mérite supplémentaire de donner suite aux initiatives importantes et à la dynamique qui ont marqué l'Année de la culture de la sûreté proclamée par l'OACI en 2021.

3.2 En enjoignant clairement à l'OACI, à ses États membres et à ses partenaires du secteur aéronautique de mener ces examens et évaluations et de prendre les mesures appropriées pour prendre en compte leurs résultats, on renforcera le réseau mondial de la sûreté de l'aviation en faisant en sorte que les orientations, les éléments indicatifs et l'assistance fournis par l'OACI, ainsi que les audits réalisés par l'Organisation, restent pertinents, utiles, conformes aux besoins et à la pointe de l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation.