



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

MESURES EN FAVEUR DE L'ÉLABORATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DU RASP ET DU NASP DANS LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) offre une stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation au niveau international. Les États et les régions sont responsables de l'élaboration de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation, en conformité avec le GASP. Les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) nationales et régionales devraient être adaptées sur la base des problèmes rencontrés par les États et les autres parties prenantes concernées. Malgré tous les efforts déployés actuellement, la plupart des régions et des États de la Région Afrique-océan Indien éprouvent toujours des difficultés à harmoniser les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) et les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) avec le GASP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager la collaboration entre l'OACI, les États membres et le secteur aéronautique afin d'assurer l'harmonisation des RASP et des NASP avec le GASP ;
- b) demander à l'OACI d'accroître ses efforts pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du RASP et du NASP ;
- c) charger l'OACI de mettre en place des ateliers de formation sur l'établissement et la mise en œuvre des RASP et des NASP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	À communiquer
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, l'Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) expose la stratégie qui sous-tend l'établissement de priorités et l'amélioration permanente de la sécurité de l'aviation et fournit le cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation seront élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale.

1.2 Le GASP a pour objectif général de réduire sans relâche les accidents mortels et les risques de décès liés aux accidents en guidant l'élaboration et la mise en œuvre harmonisées des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 Le GASP est un document stratégique qui permet aux États, aux régions et au secteur aéronautique d'adopter une approche progressive et souple de la planification et de la mise en œuvre de la sécurité. Il fournit aux États, aux régions et au secteur un cadre de collaboration pour faciliter la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle.

2.2 Les États, les régions et l'industrie favorisent la mise en œuvre du GASP par des SEI coordonnées. Il s'agit à travers le GASP d'aider les États, les régions et le secteur dans leur planification et leur mise en œuvre de la sécurité respectives :

- a) en établissant les objectifs, cibles et indicateurs du GASP ;
- b) en fournissant un cadre pour la planification et la mise en œuvre des SEI ;
- c) en offrant une Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pouvant servir à atteindre les objectifs du GASP et à établir des cibles précises aux niveaux national et régional, ainsi que pour les partenaires du secteur ;
- d) en fournissant une méthodologie pour guider les États dans la détection des dangers et des problèmes émergents, et dans la gestion des risques de sécurité.

2.3 Le GASP offre une perspective mondiale, des SEI régionales, notamment celles qui concernent les États individuellement, mais il devrait être coordonné par l'intermédiaire des RASG pour traiter des préoccupations spécifiques de sécurité conformément à ses objectifs et cibles. En outre, les États, les régions et le secteur devraient hiérarchiser les SEI pour d'abord établir des capacités effectives de supervision de la sécurité et ensuite s'attaquer efficacement aux risques de sécurité opérationnelle.

2.4 Les RASP et les NASP fourniront par conséquent un cadre permettant aux États de parvenir à la conformité avec les SARP de l'OACI portant sur la sécurité et de dépasser le niveau minimal de conformité en renforçant proactivement la sécurité à travers la gestion des risques de sécurité opérationnelle. Cela peut être réalisé :

- a) en aidant les États à détecter les carences et à établir des priorités d'actions afin de s'acquitter de leurs responsabilités relatives à la sécurité, en fournissant une stratégie de mise en œuvre, exposée dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde.
- b) en aidant par ailleurs les États à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité grâce à un processus structuré fondé sur les éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité.

2.5 Parmi les principales parties prenantes du GASP figurent l'OACI, les États, les RASG, les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les Organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et le secteur aéronautique. Les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) jouent également un rôle essentiel, en coordination avec les RASG.

3. CONCLUSION

3.1 Toutes les parties prenantes de l'aviation doivent s'investir dans l'effort d'amélioration constante de la sécurité. Outre l'élaboration de SARP, l'OACI soutient la mise en œuvre du GASP en fournissant des ressources, des outils de mise en œuvre et une assistance via différents programmes et initiatives, comme l'initiative Aucun pays laissé de côté. Les États qui sont en mesure de le faire peuvent également aider d'autres États à atteindre les objectifs du GASP.

3.2 L'OACI joue un rôle primordial dans la coordination et le suivi de la mise en œuvre du GASP aux niveaux mondial et régional. Le rôle de l'Organisation dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) encourager la collaboration au niveau mondial afin de renforcer la sécurité ;
- b) coordonner les activités des RASG pour en garantir la conformité avec le GASP ;
- c) assurer une coordination étroite entre les RASG et les PIRG ;
- d) encourager la participation active des États et du secteur au sein des RASG ;
- e) encourager l'implication active des mécanismes régionaux, comme les RSOO, RAIO et COSCAP, dans les activités du RASG ;
- f) mettre en place un Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) dans le but de renforcer les capacités nationales et régionales de supervision de la sécurité, les enquêtes sur les accidents et les PNS ;
- g) encourager les États ayant un système efficace de supervision de la sécurité à aider d'autres États, dans la mesure du possible ;
- h) fournir des données et des outils pour appuyer le suivi de la mise en œuvre du GASP ;
- i) favoriser le partage et l'échange d'informations sur la sécurité et les meilleures pratiques à travers les régions ;
- j) faciliter l'accès des États aux ressources et à l'assistance technique ;
- k) faciliter la formation et les ateliers.

3.3 Malgré tous les efforts susmentionnés, la plupart des régions et des États de la Région Afrique-océan Indien éprouvent toujours des difficultés à harmoniser les RASP et les NASP avec le GASP.