

**NOTE DE TRAVAIL****ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION****COMMISSION TECHNIQUE****Point 27 : Sécurité de l'aviation — Politique****Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation****Point 29 : Sécurité de l'aviation — Surveillance et analyse****Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre****Point 31 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents****UNE STRATÉGIE COMPLÈTE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION :  
APPROBATION DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004), tout en définissant l'orientation stratégique du programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la sécurité, sert de guide de planification et de mise en œuvre aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), aux États et à l'industrie. Le 30 juillet 2013, le Conseil (PRES RK/2197) a approuvé la première édition du GASP, qui est jointe en Appendice A à la présente note de travail. En Appendice B figure une résolution révisée de l'Assemblée sur les plans mondiaux.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à approuver la première édition du Plan révisé pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004), présentée en Appendice A, comme orientation stratégique pour la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale ;
- à demander aux États, aux RASG et à l'industrie d'établir des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs du GASP ainsi qu'avec les besoins opérationnels de chaque région en matière de sécurité ;
- à adopter la résolution de l'Assemblée proposée en Appendice B jusqu'à l'Appendice A de la résolution.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire de 2014–2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité contribue de manière fondamentale à la croissance durable d'un système d'aviation civile internationale solide et économiquement viable. Dans la Résolution A37-4 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité*, l'Assemblée a reconnu l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité. L'Assemblée a aussi décidé que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) fournira le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. À cette fin, le GASP a été restructuré et remanié, et il sera appuyé par des outils de planification afin d'aider les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les États et l'industrie dans le processus de planification et de mise en œuvre.

## 2. PREMIÈRE ÉDITION DU GASP RÉVISÉ

2.1 La première édition du GASP révisé incorpore et met à jour les initiatives et les objectifs énoncés dans les versions précédentes du plan, en plus des initiatives heureuses définies dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

2.2 Compte tenu de la Résolution A37-4 de l'Assemblée, il y a trois caractéristiques à l'actualisation du GASP qui sont importantes pour toutes les parties prenantes de la sécurité de l'aviation. Premièrement, le plan révisé met l'accent sur la continuité avec les éléments du GASP actuel. Deuxièmement, le GASP reconnaît qu'il y a des disparités entre les États en ce qui a trait à la maturité de la supervision de la sécurité, aux volumes de trafic et aux besoins opérationnels en matière de sécurité. Troisièmement, le GASP reconnaît également qu'il faut établir des priorités pour bien guider la mise en œuvre des initiatives de sécurité en aviation.

2.3 Le GASP définit expressément des objectifs et des initiatives de sécurité ciblés tout en garantissant une coordination efficiente et efficace des activités de sécurité complémentaires entre toutes les parties prenantes. Dans la version la plus récente du GASP, les objectifs et les initiatives de mise en œuvre ont évolué de manière à tenir compte du progrès de l'établissement de pratiques proactives de gestion de la sécurité dans les États et l'industrie. De plus, ils sont alignés sur les processus de planification stratégique de l'OACI.

2.4 Une priorité cruciale du GASP de 2013 est la réduction continue du taux mondial d'accidents par une approche structurée et progressive fixant des objectifs à court, à moyen et à long terme. De plus, les objectifs du GASP sont appuyés par des initiatives de sécurité spécifiques classées en fonction de facilitateurs de performance de sécurité distincts. Ces facilitateurs de performance fournissent des fils conducteurs thématiques communs qui traversent chaque étape des objectifs mondiaux.

2.5 Les objectifs et les dates cibles du GASP sont fixés pour la communauté aéronautique mondiale en général. Chaque objectif est lié à des initiatives précises à mettre en œuvre par les États de manière continue suivant des jalons définis.

2.6 Le plan reconnaît le profil opérationnel distinct des divers États, permettant à chacun d'établir des priorités indépendantes dans le cadre des objectifs mondiaux. Ainsi les initiatives comprises dans le GASP aboutiront à des progrès correspondant aux capacités de supervision de la sécurité de chaque État membre, à sa culture de gestion de la sécurité ainsi qu'à la mise en place de la structure de sécurité nécessaire à l'appui des futurs systèmes de navigation aérienne.

2.7 Le Conseil de l'OACI a approuvé en tant que première édition du GASP le document révisé présenté en Appendice A.

### 3. MISES À JOUR FUTURES DU GASP

3.1 La Commission de navigation aérienne examinera le GASP tous les trois ans et fera rapport au Conseil avant chaque session de l'Assemblée de l'OACI. Le rapport de la Commission rendra compte de la progression générale vers la réalisation des objectifs du GASP et examinera les enseignements tirés par les RASG, les États et l'industrie. Il examinera également les changements possibles dans les besoins futurs de l'aviation, le contexte réglementaire et d'autres facteurs, et il proposera des ajustements des éléments concernés du GASP. Avant d'être présentées au Conseil, les mises à jour proposées seront communiquées aux États membres pour consultation. Une fois approuvées par le Conseil, les amendements du GASP et des documents d'appui spécifiés seront présentées à l'Assemblée de l'OACI pour qu'elle les entérine.

### 4. RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

4.1 Étant donné que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et le Plan mondial de navigation aérienne définiront les orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement, il est proposé qu'ils fassent l'objet d'une seule résolution de l'Assemblée (A38-xx : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). La nouvelle résolution intègre, met à jour et remplace la résolution actuelle sur le GASP (A37-4 : *Planification mondiale de l'OACI page en matière de sécurité*) ainsi que la résolution actuelle sur le GANP (A37-12 : *Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité*). Le texte intégral de la résolution proposée est présenté en Appendice B.

4.2 Conformément à la Résolution A37-4 de l'Assemblée, le GASP établit les priorités qui dictent le programme des travaux techniques de l'Organisation durant chaque triennat. De plus, le projet de résolution met l'accent sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), remplaçant ainsi la Résolution A37-12 : *Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité*, qui fait l'objet d'une note de travail distincte de l'Assemblée.

4.3 Lors de l'examen de la résolution proposée en Appendice B, et aux fins de la présente note, il conviendrait de porter l'attention seulement sur les considérants qui concernent expressément le GASP et l'Appendice A. Comme il est indiqué ci-dessus, l'Appendice B de la résolution porte expressément sur le GANP et est examiné dans la note A38-WP/39 au titre des points 27, 28, 29, 30 et 31 de l'ordre du jour.

### 5. CONCLUSION

5.1 Le GASP offre une vision à long terme qui aidera l'OACI, les RASG, les États et l'industrie à mettre au point une stratégie de sécurité harmonisée.

-----

**APPENDICE A**

**PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE**

Disponible à l'adresse <http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

-----

## APPENDICE B

### PROJET DE RÉSOLUTION DESTINÉE À REMPLACER LA RÉSOLUTION A37-4 ET QUI INTÈGRE ET REMPLACE LA RÉSOLUTION A37-12

~~A37-4 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité~~

**A38-xx : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États ~~contractants~~ membres et d'autres parties prenantes,

*Considérant* que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques ~~dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,~~ notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

*Reconnaissant* l'importance ~~d'un cadre mondial~~ de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Reconnaissant* l'importance, ~~pour assurer l'efficacité de la~~ d'une mise en œuvre, effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur ~~le cadre mondial~~ les cadres mondiaux,

*Reconnaissant* que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

*Notant* que le Conseil a approuvé, le 30 juillet 2013, la première édition du Plan révisé pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et, le 29 mai 2013, la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la première édition du Plan révisé pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement ;

~~1.~~ 2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour GASP et le GANP pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation ;

~~2.~~ 3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

~~3.~~ 4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront ~~le cadre dans lequel~~ les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être

réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;

6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), par l'application des objectifs du GASP et du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, en évitant les doubles emplois ;

4. 8. *Prie* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur ~~le cadre constitué~~ les cadres constitués par les plans mondiaux ;

5. 9. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;

6. 10. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement ~~le GANP, le GASP et le GANP les plans mondiaux correspondants de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) ;~~

7. 11. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution ~~A36-7~~ A37-4, sur ~~le Plan de la planification mondiale de l'OACI pour la~~ en matière de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et la Résolution A37-12 de l'Assemblée, sur la planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité.

## APPENDICE A

### Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

*L'Assemblée,*

*Réaffirmant* que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent,

*Reconnaissant* que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États ~~contractants~~ membres et toutes les autres parties prenantes,

*Reconnaissant* les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, tels que ~~l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), le Groupe régional de sécurité de l'aviation — Continent américain (RASG-PA) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),~~

*Reconnaissant* que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

*Notant* que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

~~*Consciente de Reconnaissant*~~ la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien ~~par la diffusion d'informations~~ en donnant accès aux renseignements sur la sécurité appropriés,

*Reconnaissant* qu'une démarche proactive ~~permettant de déterminer et de gérer les~~ dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités et de cibles pour la gestion des risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

*Reconnaissant* que l'OACI ~~devrait établir~~ a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

~~*Notant avec satisfaction la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),*~~

*Notant* l'intention ~~d'utiliser continuellement le~~ d'appliquer les principes de gestion de la sécurité du GASP ~~comme outil~~ pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

*Notant* la nécessité d'aider les États membres à appliquer les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques liés aux problèmes opérationnels identifiés,

~~*Notant* la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,~~

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;

2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées ~~en premier lieu~~ de manière stratégique pour appuyer les États ou régions ~~dont les résultats en matière de sécurité ne sont pas à un niveau~~ où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable et où la volonté politique existe d'améliorer les fonctions de supervision de la sécurité ;

3. *Prie instamment* les États ~~contractants~~ membres d'appuyer les objectifs du GASP ~~en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies.~~

a) ~~en mettant en œuvre le programme national de sécurité (PNS) ;~~

- ~~b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;~~
  - ~~c) en partageant l'information de sécurité opérationnelle avec les autres États et les parties prenantes concernées de l'aviation ;~~
  - ~~d) en veillant à ce que le public voyageur ait accès à des renseignements sur la sécurité facilement compréhensibles leur permettant de prendre des décisions en connaissance de cause ;~~
  - ~~e) en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées à l'OACI ;~~
  - ~~f) en communiquant à l'OACI les données exigées sur les accidents et les incidents ;~~
4. *Prie instamment* les États ~~contractant~~ membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour ~~réaliser~~ établir des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs du GASP et de la méthodologie de la GASR et pour en mettre en œuvre les méthodologies en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
5. ~~Prie instamment les États contractants de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la réalisation des objectifs du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;~~
6. 5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que les exploitants étrangers qui utilisent chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soient soit dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Prie instamment* l'OACI d'achever d'ici la fin de 2014 l'élaboration des feuilles de route pour la sécurité destinées à appuyer le GASP, pour aider à l'atténuation des risques liés aux problèmes opérationnels identifiés.
7. ~~Prie instamment les États d'élaborer des solutions de sécurité durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous régionaux de supervision de la sécurité et le savoir faire d'autres États ;~~
8. ~~Prie instamment les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.~~



**APPENDICE B****Plan mondial de navigation aérienne (GANP)****A37-12 : Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité**

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la Résolution A35-15 A37-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communication, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) concernant expressément la navigation aérienne,

Notant que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

Reconnaissant que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

1. Charge le Conseil d'amender le GANP de façon à y inclure un cadre qui permettra à l'OACI d'analyser facilement les incidences des plans de modernisation de la navigation aérienne des États sur le système mondial puis de prendre toute mesure qui sera nécessaire pour assurer l'harmonisation mondiale d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;

2. Demande aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs mondiaux harmonisés, compte tenu des besoins opérationnels ;

3. Prie instamment les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;

3. Demande aux États, aux PIRG et à l'industrie aéronautique de fournir en temps utile à l'OACI des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre de ses dispositions ;

4. Invite les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre et la performance des systèmes de navigation aérienne ;

5. Charge le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages pour l'environnement, en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP ;

~~4. 6. Prie instamment les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne de communiquer leurs plans en temps utile à d'assurer une coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale;~~

~~5. Charge le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;~~

~~6. Charge le Conseil d'organiser une douzième Conférence de navigation aérienne en 2012, pour élaborer un plan à long terme pour l'OACI fondé sur une mise à jour du GANP.~~

— FIN —