



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

- Point 6 :** Questions relatives à la sécurité organisationnelle
6.1 : Plan stratégique
6.11 : Vision et aperçu de l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

VISION ET APERÇU DE L'ÉDITION 2020-2022 DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION
DANS LE MONDE (GASP)

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) (Doc 10004) énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Le GASP vise à réduire continuellement le nombre et le risque de décès, en orientant l'élaboration d'une stratégie harmonisée et la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation. Comme l'indique la Résolution A39-12 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a reconnu l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde présentée dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP sert de plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs énoncés dans le GASP.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la Recommandation 6.1/x — Projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) au paragraphe 3.2.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidence sur la communauté aéronautique :</i> Le GASP offre une vision à long terme qui aidera l'OACI, les États, les RASG et les autres entités régionales ainsi que l'industrie dans l'élaboration d'une stratégie harmonisée en matière de sécurité. <i>Incidence sur l'OACI (quant aux ressources actuelles du Budget-Programme ordinaire) :</i> Comme l'élaboration et la mise en œuvre des éléments indicatifs de l'OACI se poursuivront au cours du prochain triennat, d'autres ressources financières et humaines sont nécessaires pour appuyer les efforts de l'OACI dans le domaine spécialisé de la planification de la sécurité de l'aviation.

Références :	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016)
--------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité est la plus grande priorité de l'aviation. Comme l'indique la Résolution A39-12 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a reconnu l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Le GASP vise à réduire continuellement le nombre et le risque de décès, en orientant l'élaboration d'une stratégie harmonisée et la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation. Le GASP favorise la coordination et la collaboration entre les initiatives internationales, régionales et nationales, comme l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

1.2 L'aviation est une industrie en perpétuel changement et pleine de défis. C'est pourquoi le GASP est examiné et actualisé tous les trois ans avant chaque session de l'Assemblée de l'OACI. Le projet d'édition 2020-2022 du GASP a été élaboré grâce aux efforts du Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), un groupe conjoint de l'industrie et des instances de réglementation créé par l'OACI pour veiller à ce que le Plan et son contenu répondent aux besoins de la communauté aéronautique à l'échelle internationale, régionale et nationale. Pour assurer l'uniformité entre le Plan, les autres plans mondiaux et les Objectifs stratégiques de l'OACI, le Conseil doit approuver le GASP avant son entérinement par l'Assemblée de l'OACI. La présentation du projet de GASP à la treizième Conférence de navigation aérienne a pour but d'obtenir un plus grand nombre d'observations des États et des organisations internationales (voir l'Appendice B qui contient un questionnaire sur la mise à jour du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation).

2. ANALYSE

2.1 Le GASP a considérablement changé depuis son établissement en 1997 et évolué dans le cadre d'un processus permanent de consultation et d'examen. Le projet d'édition 2020-2022 du GASP tient compte des besoins de toutes les parties prenantes de l'aviation. Il favorise la mise en œuvre de la gestion de la sécurité et d'une démarche fondée sur les risques comme outils d'aide à la gestion des systèmes d'aviation de plus en plus complexes. Il préconise aussi l'utilisation d'initiatives harmonisées d'amélioration de la sécurité pour remédier aux lacunes en vue de la mise en œuvre efficace des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité. Le GASP sert de cadre pour un mode d'action coordonné favorisant la collaboration entre les États, les régions [y compris les entités régionales, comme les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité] ainsi que l'industrie (y compris les organisations internationales et les fournisseurs de services individuels).

Vision et objectifs

2.2 La vision du projet d'édition 2020-2022 du GASP est la réalisation et le maintien de l'objectif de sécurité ambitieux de zéro décès dans les activités commerciales d'ici 2030 et au-delà, ce qui est conforme au *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies. L'année 2030 a été choisie comme échéance pour l'atteinte de cet objectif, car c'est d'ici cette date que le volume du trafic aérien devrait doubler.

2.3 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP énonce six objectifs qui appuient l'objectif de sécurité ambitieux général et qui doivent remplacer les objectifs figurant dans l'édition 2017-2019 du GASP. Certains de ces objectifs découlent de l'édition 2017-2019 du GASP, qui appelait les États à mettre en œuvre des systèmes efficaces de supervision de la sécurité et des programmes nationaux de sécurité (PNS). Les autres objectifs tiennent compte des observations reçues des États et des organisations internationales au cours du processus de consultation en vue de la mise à jour du GASP, demandant que l'accent soit mis davantage sur la gestion des risques de sécurité opérationnelle. Voici les objectifs proposés pour le projet d'édition 2020-2022 du GASP :

Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.

Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États.

Objectif 3 : Mettre en œuvre des programmes de sécurité nationaux efficaces.

Objectif 4 : Augmenter la collaboration au niveau régional.

Objectif 5 : Élargir l'utilisation des programmes de l'industrie.

Objectif 6 : Assurer la disponibilité des infrastructures appropriées pour appuyer la sécurité des activités.

2.4 Le Plan a pour mission l'amélioration constante de la performance en matière de sécurité de l'aviation à l'échelle internationale en offrant un cadre de collaboration aux États, aux régions et à l'industrie. Le GASP vise à renforcer la sécurité de l'aviation civile dans le monde en s'appuyant sur les valeurs suivantes :

- a) promouvoir une culture positive en matière de sécurité ;
- b) reconnaître et promouvoir la responsabilité du secteur aérien à l'égard de la sécurité du public ;
- c) encourager la collaboration, le travail d'équipe et l'apprentissage partagé en matière de gestion de la sécurité ;
- d) protéger les données et les informations relatives à la sécurité ;
- e) promouvoir le partage et l'échange des informations relatives à la sécurité ;
- f) prendre des décisions fondées sur les données ;
- g) encourager l'établissement des priorités selon les risques ;
- h) assurer la proportionnalité des mesures et des ressources par rapport au risque ;
- i) assurer la gestion proactive des problèmes émergents.

2.5 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP est divisé en deux parties. La première porte sur la planification de la sécurité, notamment l'établissement des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle et la définition des rôles et des responsabilités des différentes parties prenantes du GASP. La deuxième partie porte sur la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité visant à renforcer la sécurité.

2.6 Pour atténuer les risques de décès, les États, les régions et l'industrie doivent s'attaquer aux catégories d'événements à hauts risques. La détermination des événements à l'échelle mondiale entrant dans les catégories à hauts risques (précédemment désignées « priorités de sécurité mondiales ») est basée sur le nombre réel de décès survenus dans les accidents, le risque de décès élevé qu'entraîne un accident ou le nombre d'accidents et d'incidents. Les catégories d'événements à hauts risques définies dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP (sans ordre d'importance particulier) sont les suivantes : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collisions en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste.

2.7 Conformément au projet d'édition 2020-2022 du GASP, chaque région et État sera encouragé à élaborer un plan régional de sécurité de l'aviation et un plan national de sécurité de l'aviation, respectivement, dans lequel doit être présentée une orientation stratégique pour la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de temps donné. Chaque plan devrait être élaboré en conformité avec les objectifs, les cibles et les catégories d'événements à hauts risques définis dans le GASP. Dans le cas des États qui ont entièrement mis en œuvre un PNS, le plan national de sécurité de l'aviation constitue un moyen de faire la preuve de leur engagement à mettre en œuvre d'autres activités destinées à améliorer la sécurité au sein de l'État, notamment pour renforcer le PNS et atteindre les objectifs nationaux en matière de sécurité.

Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2.8 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP comprend la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui sert de plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre ses objectifs, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. La feuille de route présente des initiatives d'amélioration de la sécurité reconnues à l'échelle mondiale pour permettre aux États, aux régions et à l'industrie de réaliser chacun des objectifs du GASP. La partie de la feuille de route portant sur les risques de sécurité opérationnelle qui est comprise dans le GASP a pour but d'aider les États, les régions et l'industrie à s'attaquer aux cinq catégories d'événements à hauts risques. Les initiatives d'amélioration de la sécurité devraient être mises en œuvre dès que possible de manière à atténuer les risques associés aux catégories d'événements à hauts risques. La feuille de route appuie la validation de l'efficacité des initiatives d'amélioration de la sécurité et propose une structure pour la détermination des dangers associés aux catégories d'événements à hauts risques et l'élaboration d'autres initiatives d'amélioration de la sécurité visant à atténuer les risques de sécurité connexes.

2.9 Les indicateurs qui figurent dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP serviront à mesurer les progrès réalisés par les États, les régions et l'industrie en vue de l'atteinte des objectifs et des cibles du GASP. Ces cibles comportent des dates d'achèvement pour les différentes mesures à prendre et sont utilisées pour évaluer la réussite des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation et du GASP en général. À la suite de la publication du projet d'édition 2020-2022 du GASP, l'OACI vérifiera le niveau réalisation par chaque État et région de ces objectifs et de ces cibles. Les États, les régions et l'industrie devraient s'assurer de la disponibilité des ressources adéquates, y compris le personnel technique qualifié, les outils et les fonds, à l'appui des initiatives d'amélioration de la sécurité qui sont essentielles à l'atteinte des objectifs du GASP. Les États qui ont besoin d'aide pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité peuvent tirer parti du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) à cet égard.

2.10 Le GASP est un des plans mondiaux de l'OACI, qui comprennent le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Outre les défis liés à la sécurité et les risques de sécurité opérationnelle, le projet d'édition 2020-2022 du GASP appuie la mise en œuvre du GANP en tenant compte de la nécessité de mettre en place des infrastructures appropriées pour assurer la sécurité des activités. La coordination des activités entre les RASG et les

groupes régionaux de planification et la mise en œuvre (PIRG) est essentielle à la réussite de la mise en œuvre du GASP et du GANP.

2.11 Pour aider les membres de la communauté aéronautique à centrer leur attention sur les questions présentant un intérêt particulier, les États et les organisations internationales sont invités à répondre au questionnaire qui figure dans l'Appendice B, d'ici le 14 août 2018.

2.12 Le résultat de la Conférence et l'information fournie dans les réponses au questionnaire seront pris en compte au moment du parachèvement de l'édition 2020-2022 du GASP. Une fois approuvée par le Conseil de l'OACI, la version définitive de cette édition sera présentée à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI pour entérinement.

3. CONCLUSION

3.1 Conformément à l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité, le projet d'édition 2020-2022 du GASP énonce les initiatives clés d'amélioration de la sécurité pour le triennat. Le GASP offre aux États, aux régions et à l'industrie un cadre leur permettant de coopérer en vue de soutenir les États dans la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle. Il énonce les rôles et responsabilités des États, des régions et de l'industrie. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, présentée dans le GASP, sert de plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées.

3.2 À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 6.1/x : Projet d'édition 2020-2022 du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (Doc 10004, GASP)

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prie les États d'accepter en principe le projet d'édition 2020-2022 du GASP, y compris l'inclusion des objectifs et cibles du GASP ;
- b) demande à l'OACI de prendre en compte les contributions de la Conférence et les réponses au questionnaire pour l'entérinement ultérieur de l'édition 2020-2022 du GASP à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

APPENDICE A

PLAN MONDIAL POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

Disponible en anglais seulement à l'adresse :

https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/Doc_10004_GASP_2020_2022_Edition.pdf

APPENDICE B

QUESTIONNAIRE SUR LA MISE À JOUR DU PLAN MONDIAL POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

Veuillez remplir et renvoyer ce questionnaire
par courriel à : gasp@icao.int ou par fax au +1 514 954 6759
au plus tard le 14 août 2018

Nom de l'État/Organisation : _____

Rempli par : _____

Adresse électronique : _____

Objectif du questionnaire

Les questions ci-dessous donnent l'occasion aux principales parties prenantes de formuler des observations spécifiques sur le projet d'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en ce qui concerne les défis organisationnels, les risques de sécurité opérationnelle, la mise en œuvre du GASP aux niveaux national et régional, et la mesure de la performance de la sécurité. L'OACI analysera les réponses et les informations fournies dans le cadre du processus de révision du GASP, en préparation de la treizième Conférence de navigation aérienne. Les États sont invités à fournir des informations au niveau national. Les organisations régionales sont invitées à fournir des informations sur les questions au niveau régional ou sous-régional. Les organisations internationales sont invitées à fournir des informations agrégées. Les informations communiquées seront dépersonnalisées ; seules les informations agrégées seront utilisées pour actualiser le GASP. Les réponses ne seront pas diffusées hors de l'OACI.

1 DÉFIS ORGANISATIONNELS

1.1. Après avoir examiné le projet d'édition 2020-2022 du GASP, quels sont les principaux défis/obstacles auxquels votre État/organisation fera face dans ses efforts pour atteindre les objectifs et les cibles énoncés dans le GASP ? Veuillez les indiquer ci-dessous :

1.2. Le projet de GASP proposé aide-t-il votre État/organisation à relever les défis organisationnels, notamment le renforcement des capacités de supervision de l'État et la mise en œuvre d'un programme national de sécurité ? Veuillez préciser ci-dessous :

2. RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

2.1. Le projet de GASP proposé aide-t-il votre État/organisation à faire face aux risques opérationnels, notamment les cinq catégories d'événements à haut risque qui figurent dans le document ? Veuillez préciser ci-dessous :

3. MISE EN ŒUVRE DU GASP AUX NIVEAUX NATIONAL ET RÉGIONAL

3.1. Votre État/organisation dispose-t-il d'un plan national ou régional de sécurité ?

☐ **Oui**

☐ **Non**

3.2. Dans l'affirmative, comment ce plan est-il communiqué aux parties prenantes concernées ? Veuillez préciser ci-dessous (s'il est disponible sur un site web public, veuillez en indiquer l'adresse) :

3.3. Le projet de GASP proposé aidera-t-il votre État/organisation dans l'élaboration du plan national ou régional de sécurité de l'aviation ?

3.4. Quels points supplémentaires intégreriez-vous dans le GASP pour soutenir au mieux l'élaboration du plan national ou régional de sécurité de l'aviation de votre État/organisation ? Veuillez préciser ci-dessous :

4. MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

4.1. Votre État/organisation publie-t-il (publie-t-elle) un rapport annuel sur la sécurité (veuillez indiquer le Service d'enquête sur les accidents, le cas échéant)?

☐ **Oui**

☐ **Non**

4.2. Dans l’affirmative, comment ce rapport est-il communiqué aux parties prenantes concernées ? Veuillez préciser ci-dessous (s’il est disponible sur un site web public, veuillez en indiquer l’adresse) :

4.3. Les fournisseurs de services aériens de votre État publient-ils un rapport annuel sur la sécurité ? Veuillez sélectionner toutes les options applicables ci-dessous :

- | | |
|--|---|
| ☐ Organismes de formation agréés | ☐ Exploitants d’aéronefs |
| ☐ Organismes de maintenance agréés | ☐ Exploitants d’hélicoptères |
| ☐ Fournisseurs de services de la circulation aérienne | ☐ Exploitants d’aérodromes certifiés |
| ☐ Organismes responsables de la conception de type ou de la construction d’aéronefs | |

4.4. Dans l’affirmative, comment ce rapport est-il communiqué aux parties prenantes concernées ? (S’il est disponible sur un site web public, veuillez en indiquer l’adresse) :

— FIN —