



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune

2.3 : Édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

**VERS L'ÉDITION 2026-2028 DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION
DANS LE MONDE**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
Le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (GASP, Doc 10004) établit la stratégie mondiale visant l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. La présente note fait état de propositions concernant la liste des questions de sécurité mondiale à inclure dans le projet d'édition 2026-2028 du GASP, de la mise à jour sur les objectifs et cibles du GASP, et de l'examen de la structure et des éléments indicatifs et outils connexes du GASP. Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 2.3/x – Projet d'édition 2026-2028 du <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (GASP, Doc 10004) figurant au paragraphe 3.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité, et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidence pour le secteur de l'aviation :</i> les mesures visant à atteindre les cibles présentées dans le GASP sont susceptibles d'avoir des répercussions financières qui sont difficiles à quantifier. Toutefois, les ressources nécessaires, principalement pour les États, sont celles requises pour s'acquitter de leurs obligations nationales et internationales en matière de supervision de la sécurité (telles que le recrutement et la rétention du personnel technique qualifié). Par conséquent, elles ne devraient pas être considérées comme des ressources supplémentaires. <i>Incidence pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> La recommandation peut être mise en œuvre au moyen des ressources du budget ordinaire actuel.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note fait état de propositions relatives à l'édition 2026-2028 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), en préparation de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI. Celles-ci ont été élaborées grâce aux efforts du Groupe d'étude du GASP (GASP-SG) et soumises à la Commission de navigation aérienne de l'OACI pour examen et approbation. L'examen périodique du contenu du GASP vise à s'assurer que le Plan demeure pertinent et qu'il reflète au mieux les problèmes de sécurité mondiale actuels dans le domaine de l'aviation, ainsi que les moyens de les résoudre.

2. ANALYSE

2.1 Le GASP-SG a recensé les problèmes de sécurité mondiale suivants pour le GASP en se fondant sur l'analyse des données disponibles, principalement des statistiques sur les accidents et des informations disponibles sur le cadre en ligne (OLF) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP – CMA), ainsi que sur le Système intégré d'analyse et de compte-rendu des tendances de la sécurité (iSTARS).

2.2 *Défis organisationnels mondiaux* : insuffisance de ressources financières pour permettre à l'autorité de supervision de la sécurité de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales ; manque de personnel technique qualifié, principalement d'enquêteurs sur les accidents d'aéronefs et d'inspecteurs d'aérodrome ; absence de processus de réglementation pour régler les problèmes de sécurité, principalement liés à l'exploitation d'aérodrome ; faible niveau de mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) au niveau mondial ; lacunes dans la collecte, l'analyse et l'échange de données et d'informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité.

2.3 *Risques de sécurité opérationnelle au niveau mondial*. Les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) demeurent prioritaires : impact sans perte de contrôle (CFIT), perte de contrôle en vol (LOC-I), collision en vol (MAC), sortie de piste (RE) et incursion sur piste (RI). De plus, trois autres catégories d'événements ont été identifiées qui, bien qu'elles ne présentent pas de risque élevé de mortalité, figurent en bonne place dans les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI : contact anormal avec la piste (ARC), rencontre de turbulences (TURB) et défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF-NP).

2.4 Le GASP-SG a aussi examiné la résolution A41-6 de l'Assemblée : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, qui appelle à ce que le GASP accorde une attention particulière à la réduction du nombre d'accidents et de décès connexes, en particulier dans l'exploitation des aéronefs à l'échelle régionale, sur la base du document de travail [A41-WP/94](#) de l'Assemblée. En l'absence d'une définition officielle de l'expression « exploitation des aéronefs à l'échelle régionale », le Groupe d'étude a examiné les données de sécurité comparant les aéronefs à turbopropulseurs et les avions à turboréacteurs et a conclu qu'il n'y avait pas de différence notable entre les types d'événements ou les principaux facteurs contributifs entre les accidents mettant en cause ces types d'aéronefs. Par conséquent, le GASP-SG a proposé de mener une analyse plus approfondie de la sécurité, en collaboration avec les parties prenantes, dans le but de rendre compte des résultats à la prochaine Assemblée.

2.5 Les objectifs et cibles proposés pour l'édition 2026-2028 du GASP portent essentiellement sur les problèmes de sécurité mondiale auxquels sont confrontés les États et les régions et sont censés servir de catalyseur pour les résoudre. La plupart des objectifs de l'édition 2026-2028 du GASP demeurent

inchangés par rapport aux deux éditions précédentes. Ceci a pour but d'assurer la stabilité et la continuité du Plan et de réduire au minimum son incidence sur les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (RASP et NASP) existants, ainsi que sur les initiatives de renforcement de la sécurité. Plusieurs facteurs ont été pris en compte pour décider des mesures à proposer pour chaque cible existante (la reconduire, y mettre fin à l'expiration du cycle GASP actuel ou ajouter une nouvelle cible en lieu d'une cible supprimée). Le principal facteur de conservation d'une cible existante était sa pertinence par rapport aux problèmes de sécurité mondiale nouvellement recensés. Un autre facteur était l'état d'avancement de la réalisation des cibles, sur la base de l'analyse des données. L'interdépendance entre les cibles a aussi été prise en compte. Certaines nécessitent des améliorations graduelles ou une démarche par étapes ; ainsi, dans certains cas, l'échéance de réalisation d'une cible influe directement sur une autre cible.

2.6 Pour définir les valeurs numériques des cibles, une analyse a été effectuée afin de déterminer les valeurs actuelles au niveau mondial (p. ex., le score de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) ; le taux actuel d'accidents ; etc.). Ces chiffres ont été utilisés pour définir les valeurs minimales à atteindre à la fin du cycle du GASP, en les arrondissant à l'unité supérieure. La raison d'être de cette approche est d'amener tous les États à atteindre la moyenne mondiale actuelle qui servira de niveau de référence. Elle répond aussi aux préoccupations exprimées précédemment selon lesquelles la fixation de scores d'IE élevés comme cibles, dans un court laps de temps, était inefficace et dissuadait les États ayant de faibles scores d'IE de prendre des mesures, sachant qu'ils ne seraient pas en mesure d'atteindre ces cibles.

2.7 Le GASP-SG a aussi proposé de restructurer le GASP afin de mieux aligner les plans mondiaux, régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation. Afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et des cibles du GASP, par l'élaboration et la mise en œuvre de RASP et de NASP, et de veiller à ce que le contenu soit conforme à l'édition 2026-2028 du plan, les éléments indicatifs et les outils seront révisés d'ici la fin de 2025.

OBJECTIFS ET CIBLES PROPOSÉS POUR L'ÉDITION 2026-2028 DU GASP	
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>
Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	• D'ici à 2028, les États, les régions et le secteur devront réduire le taux d'accidents, à l'échelle mondiale et au sein de chaque région de l'OACI¹. • D'ici à 2028, les États, les régions et le secteur devront réduire le taux d'accidents et d'incidents graves pour chaque G-HRC, à l'échelle mondiale et au sein de chaque région de l'OACI • D'ici à 2028, les États, les régions et le secteur devront réduire le taux d'accidents et d'incidents graves liés aux catégories supplémentaires d'événements recensés dans le GASP, à l'échelle mondiale et au sein de chaque région de l'OACI
Renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États	• D'ici à 2028, tous les États devront s'engager à mettre en place des plans nationaux de sécurité de l'aviation qui attribuent à chaque autorité de supervision de la sécurité suffisamment de ressources financières pour s'acquitter de leurs obligations nationales et internationales, avec au moins 70 % des États disposant de ressources financières suffisantes • D'ici 2028, tous les États devront améliorer leur score d'EI concernant le personnel technique qualifié (CE-4) pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et pour les aéroports et aides au sol (AGA),

¹ En utilisant une moyenne mobile sur 5 ans, et 2025 comme année de référence.

OBJECTIFS ET CIBLES PROPOSÉS POUR L'ÉDITION 2026-2028 DU GASP	
Objectif	Cible
	respectivement, avec un engagement supplémentaire qu'aucun État n'ait un score inférieur à la moyenne mondiale de référence² • D'ici 2028, tous les États devront améliorer leur score d'EI concernant la résolution des problèmes de sécurité (CE-8) dans l'AGA, avec un engagement supplémentaire qu'aucun État n'ait un score inférieur à la moyenne mondiale de référence³
Établir et gérer des PNS	• D'ici 2026, tous les États devront évaluer le niveau de mise en œuvre de leur PNS • D'ici 2028, tous les États devront établir un PNS
Renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre les problèmes de sécurité.	• D'ici 2026, toutes les régions devront recenser les États qui ont besoin d'aide pour résoudre les problèmes de sécurité • D'ici 2028, toutes les régions devront accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité • D'ici 2027, toutes les régions devront mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser l'information sur des risques de sécurité opérationnelle et des questions émergentes aux fins de planification de la sécurité de l'aviation
Renforcer la planification de la sécurité de l'aviation	• D'ici 2026, toutes les régions devront publier un RASP actualisé qui tiendra compte de l'édition 2026-2028 du GASP • D'ici 2026, tous les États devront publier un NASP actualisé qui tiendra compte de l'édition 2026-2028 du GASP et de leur RASP correspondant
Étendre l'utilisation des programmes d'évaluation et de partage de données sur la sécurité mis en place par le secteur	• D'ici 2028, le secteur devra maintenir une tendance à la hausse quant à son utilisation des programmes d'évaluation de la sécurité et de partage des données de sécurité

2.8 Les objectifs et cibles proposés sont présentés dans le tableau ci-dessus. Des notes explicatives relatives à la révision proposée des objectifs et des cibles du GASP, ainsi que des exemples d'indicateurs, et à l'état d'avancement des cibles du GASP pour l'édition 2023-2025 sont disponibles sur la page des références du site de la conférence AN-Conf/14 à l'adresse <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>. Le GASP est complété par une série d'initiatives de renforcement de la sécurité visant à atteindre ces objectifs et cibles, qui figurent dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161).

2.9 Pour permettre au secteur de l'aviation d'axer son attention sur les questions d'intérêt particulier, les États et les organisations internationales sont invités à remplir en ligne le Questionnaire sur la mise à jour du GASP, disponible à l'adresse : <https://www.surveymonkey.com/r/ZF9GYCC>, d'ici le 30 juin 2024.

² En utilisant 2025 comme année de référence

³ En utilisant 2025 comme année de référence

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/x — Projet d'édition 2026-2028 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004)

Il est recommandé que les États :

- a) conviennent d'inclure les objectifs et les cibles proposés dans le projet d'édition 2026-2028 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) ;
- b) approuvent, en principe, les changements proposés, y compris le choix de catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-HRC), pour le projet d'édition 2026-2028 du GASP ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération les contributions de la Conférence ainsi que les réponses au *Questionnaire sur la mise à jour du GASP* dans le cadre de la révision de l'édition 2026-2028 du GASP, en vue de son approbation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée.

— FIN —