



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 34 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

#### MISE À JOUR DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis appuient le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et les efforts déployés pour renforcer la sécurité de l'aviation grâce à un cadre de politique de haut niveau servant de référence aux États membres et aux parties prenantes à mesure qu'ils développent leurs organisations de sécurité de l'aviation. Les révisions apportées au GASP actuel tentent d'intégrer les systèmes nationaux de supervision de la sécurité et les initiatives en évolution du Programme national de sécurité et de gestion de la sécurité. Les États-Unis prient instamment l'OACI de continuer à accorder la priorité à la réduction des risques d'accidents dans le monde et de s'employer, de concert avec les États membres et les parties prenantes, à simplifier les mises à jour futures du GASP, en vue de donner de meilleures orientations sur la mise en équilibre de la gestion des priorités de sécurité à l'échelle mondiale, pendant que les États poursuivent l'amélioration de leur supervision de la sécurité. Le GASP actualisé devrait être présenté au cours des sessions annuelles du groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) en 2018, l'adoption de sa version révisée devant s'effectuer à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée en septembre 2019.

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

- à convenir que la mise à jour 2020-2022 du GASP devrait mettre l'accent sur des liens plus solides entre le renforcement d'une supervision efficace chez les États membres de l'OACI et la réalisation d'une gestion des risques pour la sécurité opérationnelle ;
- à convenir que l'élaboration de la prochaine édition du GASP devrait inclure une participation des organismes de réglementation et de l'industrie des États membres – à l'examen de sujets allant des notes de mise en œuvre effective de l'USOAP aux complexités et ressources de l'exploitation à l'échelle internationale – ainsi que des représentants de tous les RASG ;
- à convenir que le GASP actualisé devrait être présenté pendant les sessions annuelles du RASG en 2018 et adopté à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée en septembre 2019 ;
- à reconnaître le surcroît de ressources et de soutien dont les bureaux régionaux de l'OACI auront besoin pour gérer la mise en œuvre des objectifs du GASP et poursuivre la coordination avec d'autres groupes régionaux.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.

<i>Incidences financières :</i>	Le budget du programme pour le triennat devrait contenir des activités prévues relatives aux initiatives en cours du GASP, mais il peut se révéler nécessaire que l'OACI envisage l'affectation de ressources supplémentaires aux bureaux régionaux (comme l'indique la première étape de la feuille de route GASP 2017-2019).
<i>Références :</i>	<p><i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2007 et Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019</i></p> <p>Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> (2006)</p> <p>Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i>, Appendice 1 — <i>Système national de supervision de la sécurité</i> (juillet 2013)</p> <p>HLSC/15-WP/6, <i>Mise à jour du GASP 2014-2016</i>, note présentée par le Secrétariat de l'OACI</p>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis appuient le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et les efforts visant à renforcer la sécurité de l'aviation grâce à un cadre de politique de haut niveau servant de référence aux États membres et aux parties prenantes, à mesure qu'ils développent leurs organisations de sécurité de l'aviation.

1.2 Les révisions récentes du GASP en ont accru la complexité, de nouveaux objectifs ayant été ajoutés aux fins d'harmonisation avec le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI. Le GASP révisé met aussi l'accent, entre autres, sur l'établissement de systèmes nationaux de supervision comme condition préalable à la mise en œuvre d'un Programme national de sécurité (PNS) et d'un Système de gestion de la sécurité (SGS). L'introduction d'une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité et les exigences relatives au PNS nécessite à juste titre l'intégration d'objectifs dans le GASP pour faciliter l'orientation des États vers une mise en œuvre effective des éléments cruciaux de l'OACI concernant la supervision de base<sup>1</sup>, comme moyen de veiller à ce que les États s'emploient à renforcer des capacités de supervision efficaces pour maintenir et soutenir la sécurité. Toutefois, l'Annexe 19 sur la gestion de la sécurité est en cours de mise en œuvre dans de nombreux États et chacun d'entre eux appliquera ces exigences à un rythme différent. Ces objectifs de politique mondiaux relativement nouveaux requièrent des échéanciers réalistes et individuels de mise en œuvre par les États et les parties prenantes, et le GASP doit tenir compte des travaux bien avancés.

1.3 En outre, les exigences normatives s'appliquant à la réalisation des objectifs du GASP devraient tenir compte des divers niveaux de complexité découlant des différences de volume et de capacité du trafic de l'aviation, etc. Par conséquent, il convient de veiller à ce que d'autres mises à jour du GASP englobent une coordination plus étroite avec les États membres et les parties prenantes en ce qui concerne les résultats et les attentes réalisables qui dépendent d'éléments uniques à chaque région.

1.4 Les États-Unis appuient fermement le souhait de tous les États membres de mettre en œuvre le renforcement des capacités de supervision efficaces et d'adopter des normes et des pratiques optimales reconnues à l'échelle mondiale dans le but de pérenniser les améliorations apportées à la sécurité. Cela étant, les États-Unis prient instamment l'OACI d'accorder la priorité à la réduction des risques d'accidents dans le monde.

<sup>1</sup> Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie A et Annexe 19, *Gestion de la sécurité*, Appendice 1

1.5 À cet égard, les États-Unis proposent que la prochaine mise à jour du GASP établisse une meilleure perspective permettant de mettre en œuvre ces deux éléments d'une supervision efficace, tout en assurant la gestion de la sécurité. La prochaine édition du GASP devrait tenir compte de différentes options pour s'acquitter des responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de gestion de la sécurité, selon la complexité de l'environnement opérationnel de chaque État ; parmi ces options devraient figurer celle d'autorisation de la délégation de pouvoirs. Il importe que l'OACI reconnaisse le besoin pressant d'allouer des ressources appropriées aux régions et aux États identifiés comme ayant besoin d'un soutien supplémentaire.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Évolution du GASP

2.1.1 Le GASP de l'OACI a été élaboré en 1997 pour orienter le programme des travaux techniques de l'OACI et en établir les priorités ainsi que pour offrir aux États membres et aux parties prenantes un cadre de référence commun leur permettant de coordonner et d'orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité afin d'atténuer les risques d'accident de l'aviation commerciale à l'échelle mondiale<sup>2</sup>. En 2007, l'OACI a fixé des objectifs de sécurité pour réduire le nombre d'accidents mortels et de décès, ainsi que les taux d'accident régionaux. Elle s'est efforcée pour qu'aucune région de l'OACI n'affiche un taux d'accidents supérieur à deux fois la moyenne mondiale à l'horizon 2011.

### 2.2 Priorités mondiales en matière de sécurité

2.2.1 Les régions signalent encore que les catégories d'accidents à risque élevé sont les événements liés à la sécurité des pistes, les impacts sans perte de contrôle (CFIT) et les pertes de contrôle en vol (LOC-I)<sup>3</sup>. Les risques ainsi identifiés continuent de mettre en évidence des précurseurs conformément au Supplément C de l'Annexe 13, Liste d'exemples d'incidents graves, et comme l'a constaté l'OACI grâce aux rapports régionaux sur la sécurité. Des travaux visant à mettre au point des améliorations ciblant ces risques sont en cours dans plusieurs régions. Les régions continuent de prendre conscience de l'importance des comptes rendus régionaux en matière de sécurité pour la collecte et l'analyse des données aux fins de gestion des améliorations de sécurité à apporter à l'environnement opérationnel régional. Il reste du travail à accomplir pour s'assurer que les régions font progresser ces principes de façon plus coordonnée.

2.2.2 Il est nécessaire d'élaborer de meilleures orientations destinées à aider les États membres et les régions à établir sans attendre un équilibre entre les priorités en ce qui concerne les améliorations de sécurité et les systèmes de supervision de la sécurité, afin de s'attaquer efficacement aux risques de sécurité, comme l'indique le paragraphe 1.3.2 du GASP 2017-2019. Un des rôles fondamentaux des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) est de promouvoir un cadre de collaboration où les gouvernements et l'industrie nouent des partenariats pour la sécurité afin de s'attaquer aux risques de sécurité, en encourageant l'échange d'informations à l'échelon régional en vue d'effectuer des études et des analyses pour la mise au point d'améliorations en matière de sécurité et, en définitive, l'atténuation et le contrôle des risques<sup>4</sup>. Les RASG permettent aux États et aux parties prenantes de tirer parti des

---

<sup>2</sup> *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2007*

<sup>3</sup> *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019*

<sup>4</sup> À condition que les informations partagées n'enfreignent aucune politique régissant les programmes de sécurité établis par une autorité ou entité quelconque. De plus, ces informations sont protégées contre toute divulgation à l'extérieur du groupe régional, et ne sont pas utilisées à des fins autres que celles d'atténuation des risques de sécurité.

connaissances et des ressources et d'établir des partenariats de sécurité solides. Ensemble, les RASG pourraient œuvrer en faveur d'une plus grande harmonisation des avancées mondiales en matière de sécurité, en plus d'aider à déterminer les priorités régionales.

### 2.3 Le GASP actuel

2.3.1 La 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée a entériné la première révision du GASP pour donner une orientation stratégique mondiale sur la sécurité, et a décidé que le GASP sera tenu à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées. L'OACI a récemment mené à bien la tâche de mise à jour du GASP pour le triennat 2017-2019. Depuis sa publication et en prévision de la feuille de route du GASP 2017-2019, l'on identifie les possibilités d'élaboration, par l'OACI, les États membres et les parties prenantes, d'une stratégie visant à aider les États à se doter d'un système de supervision efficace, tout en maintenant l'accent sur l'atténuation des risques de sécurité dans les opérations quotidiennes en temps réel.

2.3.2 Conformément aux délibérations de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2015, les objectifs et les cibles du GASP 2017-2019 seront modifiés en effectuant des mises à jour progressives et évolutives, plutôt qu'en procédant à une réécriture importante<sup>5</sup>. Ces mises à jour comprennent l'ajout d'une feuille de route auxiliaire conçue pour aider les États et les parties prenantes à maintenir l'accent sur les priorités mondiales en matière de sécurité et sur l'atteinte des objectifs de sécurité du GASP.

### 2.4 2017-2019 et le Groupe de la feuille de route du GASP

2.4.1 À la suite de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, et en réponse aux préoccupations soulevées quant à la manière de renforcer l'efficacité de la supervision tout en assurant une gestion de base de la sécurité, l'OACI a réuni une équipe d'experts (« Groupe de la feuille de route » ci-après) chargée de faciliter l'élaboration de feuilles de route sur la sécurité pour guider la mise en œuvre du GASP 2014-2016 (Appendice A du GASP). Le Groupe de la feuille de route se composait de membres issus de divers secteurs, mais ne comprenait pas de représentants de chaque RASG ou des États ayant des niveaux différents de complexités des systèmes d'aviation, comme la taille ou le volume du trafic aérien, les aéroports ou d'autres services d'aviation. Les États-Unis proposent que le processus relatif aux mises à jour et à d'autres affinages du GASP prévoit une consultation active d'un groupe représentatif complet des États membres et des parties prenantes touchés par le GASP.

2.4.2 Les États-Unis reconnaissent que le Groupe de la feuille de route a formulé des recommandations pour la mise en œuvre des objectifs du GASP relatifs à la supervision efficace en y intégrant des éléments destinés à soutenir les efforts déjà en cours pour assurer la gestion de la sécurité des risques identifiés dans les environnements opérationnels actuels. Ce groupe de travail pourrait jeter la base d'autres travaux de l'OACI visant à établir un équilibre entre le renforcement de capacités de supervision efficaces des États et l'encouragement du maintien de la trajectoire vers la coordination régionale de l'élaboration et de la mise en œuvre de stratégies d'atténuation des risques pour réduire le risque global d'accidents d'aviation dans le monde.

---

<sup>5</sup> HLSC/15-WP/6, *Mise à jour du GASP 2014-2016*, note présentée par le Secrétariat de l'OACI

### 3. CONCLUSION

3.1 Les États-Unis appuient un Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde assorti d'un cadre de politique de haut niveau dont peuvent se servir les États membres et les parties prenantes pour mettre au point des améliorations en matière de sécurité à apporter à l'environnement opérationnel de l'aviation. Les États-Unis encouragent l'OACI à conserver un format du GASP que les parties prenantes peuvent comprendre et suivre facilement et qui tient compte des calendriers de mise en œuvre et des caractéristiques uniques de chaque État et région.

— FIN —