



A39-WP/513
P/43
4/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 34 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 34 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la Résolution 34/1.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

(7 pages) 16-3860

Point 34 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne**Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**

34.1 La Commission examine la note A39-WP/29, présentée par le Conseil, qui contient une stratégie complète pour la sécurité de l'aviation. Cette note présente le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019* (GASP, Doc 10004) pour approbation par l'Assemblée. La version révisée du GASP maintient la continuité avec celle approuvée par l'Assemblée en 2013 et a été restructurée pour incorporer la nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Cette feuille de route a pour objectif de garantir que les initiatives de sécurité produisent les bénéfices escomptés rattachés aux objectifs du GASP, par le biais d'une coordination renforcée, réduisant ainsi les incohérences et le doublement des efforts. La Commission recommande que l'Assemblée approuve l'édition 2017-2019 du GASP et adopte la résolution proposée dans l'Appendice A de la note telle qu'elle est amendée par les discussions de la Commission, en remplacement de la Résolution A38-2.

34.2 La Commission examine les notes A39-WP/301, présentée par la République dominicaine, A39-WP/85, présentée par les États-Unis, et A39-WP/111, présentée par le Pérou et appuyée par les pays de la région Amérique du Sud (SAM) et les vingt-deux États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, ayant trait aux observations relatives à l'édition 2017-2019 du GASP. La Commission convient de la nécessité de mettre l'accent sur l'établissement de liens renforcés entre la mise en place d'un système efficace de supervision de la sécurité et la réalisation d'une gestion des risques pour la sécurité opérationnelle dans le cadre de la mise à jour 2020-2022 du GASP, en étroite coordination avec les États membres, l'industrie, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et d'autres parties prenantes sous la direction de l'OACI. La Commission convient en outre de la nécessité d'examiner les objectifs du GASP pour mieux tenir compte des caractéristiques particulières de chaque région et de chaque État et aider à atteindre ces objectifs. Elle convient également que l'OACI devra élaborer un programme mondial de sécurité de l'aviation, y compris des outils, des éléments indicatifs et du matériel didactique pour aider les États et les parties prenantes à atteindre les objectifs du GASP. La Commission décide en outre de recommander qu'il soit demandé au Conseil d'élaborer des outils de mise en œuvre appropriés en tenant compte de toutes les incidences budgétaires.

34.3 La Commission examine la note A39-WP/92 présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres², des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)³, et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), sur les agents catalyseurs de la supervision axée sur les risques. Au vu des délibérations, la Commission convient de la nécessité de développer les compétences des inspecteurs en sécurité de l'aviation civile et d'élaborer le matériel didactique et les éléments indicatifs connexes pour permettre la mise en œuvre de la supervision axée sur les risques. Elle est informée que ces travaux ont déjà commencé. La Commission convient qu'il faudrait demander au Conseil d'étudier la façon d'améliorer la normalisation des qualifications et de la formation des inspecteurs et d'aider les

¹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, la République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne de).

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

États à remplir leurs obligations en matière de sécurité comme le prévoient la Convention et ses dix-neuf Annexes connexes. Elle convient aussi de recommander que le Conseil envisage d'établir un processus systématique d'examen et d'amendement dans le cadre de l'évolution progressive vers des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs basés sur les performances en tenant compte des priorités actuelles financées par le budget 2017-2019 et des ressources extrabudgétaires disponibles.

34.4 Il est pris acte du document d'information A39-WP/125 présenté par le Royaume-Uni.

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

34.5 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) est aussi examiné au titre de ce point de l'ordre du jour, de même que le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) qui en fait partie intégrante, et une série d'améliorations pour la prochaine édition en vue de l'évolution vers un cadre de planification stratégique axée sur les performances tenant compte des programmes régionaux de développement et de mise en œuvre.

34.6 La Commission examine la note A39-WP/39 présentée par le Conseil et appuyée par la note A39-WP/88 présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, qui appelle à approuver la cinquième édition du Plan mondial de navigation aérienne comme direction stratégique future pour la navigation aérienne mondiale et comprend un amendement de la Résolution A38-2 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne. La Commission recommande que l'Assemblée approuve l'édition 2016 du GANP et adopte la résolution proposée dans l'Appendice de la note telle qu'elle est amendée par les discussions de la Commission, en remplacement de la Résolution A38-2.

34.7 La Commission appuie la note A39-WP/88, qui demande à l'OACI de prendre un certain nombre de mesures en vue de la prochaine édition du GANP, notamment le renforcement des liens avec le GASP, la formulation d'objectifs de performance à l'échelle mondiale et d'une vision de l'ATM mondiale en accord avec le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), l'amélioration de l'architecture d'ATM mondiale en vue d'améliorer la compréhension de l'interdépendance entre les modules et les éléments du GANP, la détermination des améliorations essentielles du GANP sur la base de critères bien définis, et l'extension du cycle de vie du GANP par des mises à jour mineures tous les trois ans et majeures tous les six ans, selon les besoins. La Commission note que les travaux ayant trait à ces propositions ont déjà commencé.

34.8 La Commission examine la note A39-WP/304, présentée par la Chine, et qui décrit la Stratégie de modernisation de la gestion du trafic aérien (CAAMS) de ce pays, qui est alignée sur le GANP. Elle recommande que l'OACI examine la CAAMS et d'autres programmes de modernisation en vue de l'élaboration de la prochaine édition du GANP.

34.9 La Commission examine la note A39-WP/96 présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL. Cette note souligne la nécessité d'élaborer et d'introduire de manière harmonisée, synchronisée et en temps voulu, une vision intégrée des agents catalyseurs dans les domaines des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), de l'avionique, de la gestion de l'information et de l'échange d'informations sur les vols. Elle souligne aussi l'importance d'une transition claire à partir des systèmes existants, y compris des plans d'optimisation. La Commission approuve les mesures proposées et est informée que les mesures proposées à l'OACI entrent dans le cadre du programme de travaux existant sur la mise à jour future du GANP et du cadre des ASBU.

34.10 Il est pris acte des documents d'information présentés par la Chine (A39-WP/275) et les États-Unis (A39-WP/174).

34.11 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la Résolution A38-2.

Résolution 34/1 : 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 membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

Reconnaissant l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur 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 sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé la deuxième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la cinquième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la deuxième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la cinquième 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 ;
2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité nécessaire ;
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 ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, 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 et au 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 ;
8. *Appelle* 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 les cadres constitués par le GASP et le GANP ;
9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-2 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

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

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 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,

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,

Reconnaissant la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

Reconnaissant qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités, de cibles et d'indicateurs 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 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 l'intention d'appliquer les principes de gestion de la sécurité du GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à mettre en œuvre les initiatives de sécurité décrites dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

Notant la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques liés à des problèmes opérationnels identifiés,

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 de manière stratégique pour appuyer les États ou régions où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable ;
3. *Prie instamment* les États membres d'appuyer les objectifs du GASP en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies ;
4. *Prie instamment* les États 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 établir des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs du GASP en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
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 chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, selon les besoins.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

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 A38-12, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Reconnaissant l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour la protection de l'environnement,

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

1. *Charge* le Conseil 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. *Prie instamment* le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;

3. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;

4. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices sur le GANP comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement ;

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

6. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;

7. *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 ;

8. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale.