

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

**STRATÉGIE COMPLÈTE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION :
ENTÉRINEMENT DE L'ÉDITION ACTUALISÉE 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) énonce les orientations stratégiques mondiales dans le domaine de la sécurité et fournit le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre sont élaborés et exécutés, garantissant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale. Le 30 mai 2016, le Conseil a approuvé l'édition 2017-2019 du GASP, à laquelle on peut accéder par le lien figurant en Appendice A ci-joint. L'Appendice B contient une version révisée de la Résolution A38-2 de l'Assemblée, concernant la planification mondiale en matière de sécurité et de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à entériner l'édition 2017-2019 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présentée en Appendice A ci-joint, comme orientation stratégique pour la sécurité à l'échelle mondiale ;
- à demander aux États membres, aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et aux 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 ;
- à adopter la révision proposée de la Résolution A38-2 de l'Assemblée présentée en Appendice B, Appendice A compris.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités en question dans la présente note seront effectuées sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du programme ordinaire de 2017-2019 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10046, <i>Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité contribue de manière fondamentale à la croissance durable d'un système d'aviation civile internationale solide et viable du point de vue économique. Comme l'indique la Résolution A38-2 : *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. De plus, l'Assemblée a décidé que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) constitueront 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. À cette fin, le GASP a été restructuré et révisé, et il est appuyé par 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 les objectifs indiqués dans le GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées.

2. ÉDITION 2017-2019 DU GASP

2.1 Conformément à la Résolution A38-2 de l'Assemblée, l'OACI tient à jour le GASP et le GANP pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation. L'Assemblée a instamment prié l'OACI d'achever l'élaboration d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation mondiale destinée à appuyer le GASP. La deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, tenue en 2015 (HLSC 2015), est convenue que, tout en actualisant l'édition 2014-2016 du GASP, l'OACI devrait élaborer à l'appui du GASP une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en collaboration avec les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les partenaires pour la sécurité de l'aviation et l'industrie.

2.2 Le projet d'édition 2017-2019 du GASP maintient le cadre, les objectifs et les catalyseurs de performance de sécurité de l'édition 2014-2016. Comme l'exécution du GASP ne fait que commencer, les parties prenantes en sont encore à se familiariser avec l'édition en vigueur du Plan et à préparer la mise en œuvre. L'intention qui inspire le maintien de la stabilité dans le cadre et les principaux composants du GASP, dans l'édition 2017-2019, est donc de permettre que les parties prenantes en poursuivent la mise à exécution ininterrompue. Les échéances relatives aux objectifs à court et à moyen terme (2017 et 2022, respectivement) sont maintenues. L'échéance relative à l'objectif à long terme est passée de 2027 à 2028, pour tenir compte des dates des sessions de l'Assemblée. Le contenu du GASP a été enrichi de manière à faciliter la mise en œuvre. La révision vise aussi à renforcer le lien entre le GASP et le GANP, principalement au moyen d'initiatives de sécurité liées à la gestion de la sécurité et à la gestion prédictive des risques, afin de permettre l'intégration de l'analyse de sécurité dans tous les aspects des futurs systèmes de l'aviation.

2.3 La plupart des modifications sont d'ordre rédactionnel et ont pour but d'améliorer le déroulement logique du document (par exemple, en expliquant d'abord les concepts de haut niveau, puis en examinant les détails). De plus, le texte est disposé conformément aux lignes directrices standard concernant les publications officielles, numérotées, de l'OACI (sections et paragraphes numérotés), ce qui rend le document plus facile d'emploi.

2.4 La nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde représente un changement significatif dans l'édition 2017-2019 du GASP. Le but de cette feuille est de faire en sorte que les initiatives de sécurité produisent les avantages escomptés liés aux objectifs du GASP grâce à une meilleure coordination limitant les incohérences et les chevauchements d'efforts. La feuille de route

est aussi un outil destiné à compléter le GANP, étant donné que certains des modules de l'initiative de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) portent sur des améliorations de la sécurité plutôt que sur des gains de capacité ou d'efficacité, et l'exécution de plusieurs ASBU exigera d'abord des évaluations de sécurité. La feuille de route est le fruit d'un effort de collaboration qui a fait intervenir des spécialistes provenant d'États et de l'industrie ainsi que d'organisations régionales et internationales. Avant d'achever la feuille de route, l'OACI a consulté les États et les organisations internationales, par la lettre AN 6/37-15/76, afin d'obtenir leurs observations sur un avant-projet du GASP. Il est à noter que les éléments de la feuille de route répondent à la plupart des observations reçues des États et des organisations internationales, ce qui met en lumière le caractère complet de la feuille de route et son rôle de complément du GASP.

2.5 Des renseignements détaillés sur les orientations et l'assistance en matière de mise en œuvre qui peuvent être fournies aux États figurent dans un appendice du GASP. Ils portent sur : la campagne « Aucun pays laissé de côté », le programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE), la coordination et la collaboration avec les partenaires de la sécurité de l'aviation, l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), et les produits et services relatifs à la navigation fondée sur les performances (PBN).

2.6 Un nouvel appendice a été ajouté ; il contient des orientations sur les indicateurs de sécurité et les indicateurs de niveau d'activité. Ces indicateurs ont été présentés à la conférence HLSC 2015 dans une note d'information du Secrétariat. Cet ajout vise à servir de premier pas vers l'établissement et l'application d'indicateurs mondiaux harmonisés, adaptables aux échelons régional, sous-régional et national, et appuie la réalisation des objectifs du GASP.

3. MISES À JOUR FUTURES DU GASP

3.1 Le GASP est passé en revue et mis à jour avant chaque session de l'Assemblée. L'OACI examine le GASP tous les trois ans au moyen d'un processus défini et transparent (voir l'Appendice C de l'édition 2017-2019 du GASP). La Commission de navigation aérienne (ANC) l'examine dans le cadre de son programme des travaux et consulte les États sur les amendements proposés. Elle fait ensuite rapport au Conseil et fournit des apports. Une fois approuvés par le Conseil, les amendements du GASP sont présentés à la session suivante de l'Assemblée pour être entérinés par les États membres.

3.2 Les observations reçues des États et des organisations internationales sur l'actualisation du GASP, de même que les réponses à un questionnaire sur l'édition 2017-2019 proposée du plan, ont fourni de précieux éléments pour les mises à jour futures du GASP. La principale préoccupation soulevée dans les réponses a trait à la nécessité pour la prochaine mise à jour du GASP de traiter les questions de sécurité opérationnelle, en parallèle avec des améliorations de la supervision de la sécurité, pour qu'un équilibre soit atteint entre l'aspect opérationnel et l'aspect organisationnel de la gestion de la sécurité.

3.3 D'après les observations reçues, les points à prendre en compte dans les futures mises à jour comprennent, sans s'y limiter : la taille du système et le degré de complexité des États, les indicateurs de performance de sécurité, les mécanismes utilisés pour mettre à jour les priorités mondiales en matière de sécurité, l'utilisation de données de l'OACI dans l'élaboration des objectifs du GASP (y compris en ce qui concerne la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité), la gestion des risques liés aux activités d'assistance en escale, les systèmes d'aéronefs

télépilotes (y compris la gestion des menaces représentées par les drones de petites dimensions), et d'autres orientations sur la gestion prédictive des risques.

3.4 Les retours d'information reçus comme résultat du processus de consultation, ainsi que du questionnaire, mettent en évidence la nécessité d'insister, dans de futures éditions du GASP, sur les questions de sécurité opérationnelle. Cette idée a déjà été introduite dans la feuille de route au moyen de certaines initiatives de sécurité, indiquant la nécessité pour les parties prenantes de se concentrer sur le traitement des priorités mondiales en matière de sécurité décrites dans le GASP. Cependant, une plus ample restructuration des futures éditions du GASP peut être nécessaire pour répondre à cette double approche d'aspects opérationnels et d'aspects organisationnels de la gestion de la sécurité. Cela exigerait que l'OACI poursuive l'élaboration du GASP ainsi que de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et en modifie la portée pour répondre aux besoins changeants de la communauté mondiale de l'aviation.

4. **RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE**

4.1 Conformément à la Résolution A38-2 de l'Assemblée, le GASP et le GANP appuient les objectifs stratégiques de l'Organisation. Le projet de résolution est axé sur le GASP et est destiné à remplacer la Résolution A38-2 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*.

4.2 Lors de l'examen de la résolution figurant en Appendice B, et pour les besoins de la présente note, prière de se reporter seulement au préambule et à l'Appendice A, qui porte expressément sur le GASP. L'Appendice B de la résolution, qui traite en particulier du GANP, fait l'objet de la note A39-WP/39, qui relève du point 34 de l'ordre du jour.

5. **CONCLUSION**

5.1 Le GASP offre une vision à long terme qui aidera l'OACI, les États, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les RASG, les organisations internationales et l'industrie à élaborer une stratégie de sécurité harmonisée. L'inclusion, dans le GASP, de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde crée un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes qui vise à faire en sorte que les initiatives de sécurité produisent les avantages escomptés liés aux objectifs du GASP.

APPENDICE A

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

Disponible à l'adresse http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/FR/documentation-reference-documents_FR.aspx.

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 39^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

34-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 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 et avec le leadership de l'OACI,

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

1. *Approuve* ~~la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (le GASP) et la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (le 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 ;
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 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 ;

Appendice B

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 Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution du GASP et du GANP aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;~~
- ~~10-9. Charge la Secrétaire générale de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;~~
- ~~11-10. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A37-4, A38-2 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne, 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)**

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 renseignements appropriés 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 ~~et où la volonté politique existe d'améliorer les fonctions de supervision de la sécurité ;~~
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. ~~*Prie instamment* l'OACI d'achever l'élaboration de feuilles de route en matière de sécurité à l'appui du GASP d'ici à la fin de 2014, pour aider à l'atténuation des risques des problèmes opérationnels identifiés.~~ *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le cas échéant.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

(...)

— FIN —