



**ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION**  
**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 28 : 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 14 juin 2019, le Conseil a approuvé l'édition 2020-2022 (troisième édition) du GASP, qui est accessible par le lien figurant en Appendice A. L'Appendice B contient une version révisée de la Résolution A39-12 de l'Assemblée, concernant la planification mondiale en matière de sécurité et de navigation aérienne.

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

- a) à entériner l'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), qui est accessible par le lien figurant en Appendice A, comme orientation stratégique pour la sécurité à l'échelle mondiale ;
- b) 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 mettre en œuvre des plans nationaux et régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP en vue de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
- c) à adopter la révision proposée de la Résolution A39-12 de l'Assemblée présentée en Appendice B, jusques et y compris l'Appendice A de la résolution proposée.

<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 2020-2022 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.

<b>Références :</b>	Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), Rectificatifs n<sup>os</sup> 1 et 2, et Supplément n<sup>o</sup> 1</i> Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité est la priorité absolue 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 les objectifs stratégiques de l'OACI. Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité afin d'appuyer la définition des priorités et l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Le but du GASP est de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès en guidant l'élaboration d'une stratégie harmonisée en matière de sécurité et la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Le GASP favorise la coordination et la collaboration entre les initiatives internationales, régionales et nationales, telles que l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

## 2. ÉDITION 2020-2022 DU GASP

2.1 Conformément à la Résolution A39-12 de l'Assemblée, l'OACI tient à jour le GASP et le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation. L'édition 2020-2022 (troisième édition) du GASP a été élaborée grâce aux efforts du Groupe d'étude sur le GASP (GASP-SG), qui est un groupe d'experts mixte des autorités de réglementation et de l'industrie créé par l'OACI pour veiller à ce que le plan et son contenu répondent aux besoins de la communauté aéronautique aux niveaux international, régional et national. Le projet de GASP a été présenté à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), qui s'est tenue à Montréal (Canada) du 9 au 19 octobre 2018, afin de recueillir davantage d'observations des États et des organisations internationales. Les recommandations de la Conférence ont été intégrées à la version finale de l'édition 2020-2022 du GASP, qui a été approuvée par le Conseil de l'OACI.

2.2 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP reconnaît les besoins de toutes les parties prenantes de l'aviation. Il encourage la mise en œuvre de la gestion de la sécurité et d'une approche fondée sur les risques en tant que moyen d'aider à gérer des systèmes aéronautiques de plus en plus complexes. Il encourage également le recours à des initiatives harmonisées de renforcement de la sécurité pour combler les lacunes dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité.

2.3 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP vise la réalisation et le maintien de l'objectif de sécurité ambitieux de zéro accident mortel pour les activités commerciales d'ici 2030 et au-delà, ce qui cadre avec le *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies. L'année 2030 a été choisie comme date butoir pour atteindre cet objectif, car c'est d'ici à cette date que le volume de trafic devrait doubler. La mission du GASP est d'améliorer de manière continue les performances de sécurité de l'aviation au niveau international en fournissant un cadre collaboratif aux États, aux régions et à l'industrie.

2.4 Six objectifs sont énoncés dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP à l'appui de l'objectif de sécurité ambitieux global ; ils remplaceront les objectifs indiqués dans l'édition 2017-2019 du GASP. Certains objectifs découlent de l'édition 2017-2019 du GASP, qui appelait les États à mettre

en œuvre des systèmes de supervision de la sécurité et des programmes nationaux de sécurité (PNS) efficaces. D'autres objectifs répondent à des observations reçues d'États et d'organisations internationales lors du processus de consultation en vue de l'actualisation du GASP, qui demandaient de mettre davantage l'accent sur la gestion des risques de sécurité opérationnelle.

2.5 Les objectifs figurant dans l'édition 2020-2022 du GASP sont les suivants :

- 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 nationaux de sécurité efficaces
- Objectif 4 : Intensifier la collaboration au niveau régional
- Objectif 5 : Élargir l'utilisation des programmes de l'industrie
- Objectif 6 : Faire en sorte que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des activités

2.6 L'édition 2020-2022 du GASP a été restructurée en deux parties. La première partie traite de la planification de la sécurité, notamment la détermination 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 de renforcement visant à améliorer la sécurité.

2.7 Afin d'atténuer le risque de décès, les États, les régions et l'industrie doivent s'attaquer aux catégories d'événements à risque élevé (HRC). La sélection des types d'événements considérés comme des HRC mondiales (anciennement appelées « priorités de sécurité mondiales ») est basée sur le nombre de décès réels déjà causés par les accidents, le risque élevé de décès par accident ou le nombre d'accidents et d'incidents. Pour l'édition 2020-2022 du GASP, les HRC sont les suivantes (présentées sans ordre particulier) : impact sans perte de contrôle, perte de contrôle en vol, abordage en vol, sortie de piste et incursion sur piste.

2.8 Conformément à l'édition 2020-2022 du GASP, chaque région et chaque État sont encouragés à élaborer un plan régional ou national pour la sécurité de l'aviation, selon le cas, qui fixe l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période déterminée. Chaque plan devrait être élaboré en fonction des objectifs, des cibles et des HRC du GASP. Pour les États qui ont pleinement mis en œuvre un PNS, le plan national pour la sécurité de l'aviation est le moyen de démontrer leur engagement à mettre en œuvre des activités supplémentaires visant à améliorer la sécurité sur leur territoire, par exemple en renforçant le PNS et en atteignant les objectifs nationaux de sécurité.

2.9 L'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 de renforcement de la sécurité reconnues au niveau mondial pour que les États, les régions et l'industrie répondent à chacun des objectifs du GASP. La partie de la feuille de route sur les risques de sécurité opérationnelle est incluse dans le GASP pour aider les États, les régions et l'industrie à traiter les cinq HRC décrites au paragraphe 2.7 ci-dessus. Les initiatives de renforcement de la sécurité devraient être mises en œuvre dès que possible afin d'atténuer les risques associés aux HRC. La feuille de route soutient la validation de l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité et propose une structure permettant d'identifier les dangers correspondant aux HRC et de développer des initiatives supplémentaires de renforcement de la sécurité afin d'atténuer les risques de sécurité associés.

### 3. RECOMMANDATIONS DE LA CONFÉRENCE AN-CONF/13

3.1 La Conférence a exprimé son large soutien du projet d'édition 2020-2022 du GASP et est convenue qu'il était nécessaire que le GASP-SG réexamine l'utilisation appropriée de la marge de supervision de la sécurité en vue de l'entérinement futur du GASP à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

3.2 Suite à la Conférence AN-Conf/13, le GASP-SG a été chargé d'élaborer des propositions visant à renforcer l'utilisation de la marge de supervision de la sécurité dans le GASP. Le groupe d'étude est parvenu à un consensus sur le fait que cette marge deviendrait l'indice de supervision de la sécurité. Le concept d'indice de supervision de la sécurité est décrit en détail dans le GASP, Partie I, Chapitre 4 (voir Appendice A). L'indice de supervision de la sécurité répond à la nécessité pour le GASP-SG de réexaminer l'utilisation appropriée de la marge de supervision de la sécurité, établie par la Conférence AN-Conf/13. Le nouveau concept d'indice de supervision de la sécurité met l'accent sur la notion d'améliorations continues de la sécurité pour tous les États. Le texte faisant référence à la marge de supervision de la sécurité a été remplacé par le texte sur l'indice de supervision de la sécurité, présenté comme un nouveau concept dans l'édition 2020-2022 du GASP, qui est utilisé comme un des indicateurs des capacités de supervision de la sécurité d'un État. Les objectifs 4.1 et 4.3 du GASP, relatifs à la collaboration régionale, qui faisaient auparavant référence à la marge de supervision de la sécurité, ont été modifiés afin de lier l'assistance et la collaboration aux capacités de supervision de la sécurité des États et à leur niveau de mise en œuvre du PNS, comme définis dans les objectifs 2 et 3 du GASP.

3.3 Le GASP-SG a proposé un nouveau texte pour expliquer le GASP par rapport aux autres plans mondiaux de l'OACI. Il a aussi élaboré une description révisée des questions émergentes. En outre, le texte a été révisé pour clarifier davantage la relation entre le plan national pour la sécurité de l'aviation et le PNS, ainsi que la relation entre le plan national pour la sécurité de l'aviation et les autres plans nationaux pertinents.

3.4 Le texte du GASP relatif au système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation, ainsi que celui traitant de l'infrastructure appropriée pour appuyer la sécurité des activités et du GANP, ont été mis à jour en fonction des résultats de la Conférence AN-Conf/13.

3.5 Les modifications de l'édition 2020-2022 du GASP, proposées par le GASP-SG en réponse aux résultats de la Conférence AN-Conf/13, ont été apportées à la version finale révisée du GASP et approuvées par le Conseil de l'OACI.

### 4. RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

4.1 Conformément à la Résolution A39-12 de l'Assemblée, le GASP et le GANP appuient les objectifs stratégiques de l'Organisation. L'Appendice A du projet de résolution est axé sur le GASP et est destiné à remplacer l'Appendice A de la Résolution A39-12 : *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 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, est présenté dans la note A40/WP/24, qui relève également du point 28 de l'ordre du jour.

## 5. CONCLUSION

5.1 Conformément à l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité, l'édition 2020-2022 du GASP décrit les initiatives clés de renforcement de la sécurité pour le triennat. Le GASP fournit un cadre permettant aux États, aux régions et à l'industrie de coopérer et de collaborer afin d'aider les États à gérer les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnelle. Il décrit les rôles et les 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 pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du GASP grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes.

-----

**APPENDICE A**

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

Disponible à l'adresse : <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

-----

## APPENDICE B

### PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 40<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

#### 28/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 sous la direction de l'OACI,

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

1. *Approuve* la ~~deuxième~~ troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~cinquième~~ sixième 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~~ **notamment** celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), ~~application des objectifs du~~ au moyen 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~~ **A39-12** 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~~ de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;

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~~ mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;

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)

(...)