



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.1 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation

**ORIENTATION STRATÉGIQUE MONDIALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ :
ENTÉRINEMENT DE L'ÉDITION 2023-2025 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 la stratégie de l'OACI en matière de sécurité pour appuyer la priorité et l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Il constitue le cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité seront élaborés et exécutés. Le 6 juin 2022, le Conseil a approuvé l'édition 2023-2025 (quatrième édition) du GASP, qui est accessible par le lien figurant en appendice A. L'appendice B contient une version révisée de la résolution A40-1 de l'Assemblée, concernant la planification mondiale en matière de sécurité et de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) entériner l'édition 2023-2025 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), qui est accessible par le lien figurant en appendice A, en tant qu'orientation stratégique mondiale dans le domaine de la sécurité ;
- b) adopter la révision proposée de la résolution A40-1 de l'Assemblée présentée en appendice B, 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 mentionnées dans la présente note devraient être menées sous réserve des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire pour 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités pour 2023-2025.
<i>Références :</i>	Doc 10160, <i>Rapport de la conférence de haut niveau sur la COVID-19 (Montréal, 12 au 22 octobre 2021)</i> Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A40-1 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, reconnaît l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique Sécurité de l'OACI. Comme elle l'indique, le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présente l'orientation stratégique mondiale de l'OACI en matière de sécurité. La résolution prie instamment les États membres et les régions¹, respectivement, de mettre en œuvre des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation en harmonie avec le GASP afin de réduire continuellement le nombre et le risque de décès.

1.2 Conformément à la résolution A40-1, l'OACI procède à l'examen du GASP tous les trois ans pour veiller à ce qu'il demeure pertinent pour la communauté aéronautique. La présente note de travail contient une série d'amendements à l'édition 2023-2025 du GASP, qui sont soumis à l'Assemblée pour qu'elle les entérine.

2. PROCESSUS DE RÉVISION DU GASP

2.1 Le GASP a été élaboré et révisé par le Groupe d'étude sur le GASP (GASP-SG), un groupe mixte d'experts provenant des organismes 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. Les points proposés pour l'édition 2023-2025 du GASP, ainsi qu'une proposition de mise à jour des cibles et des indicateurs du Plan, ont été présentés à la Conférence de haut niveau sur la COVID19 (HLCC 2021), tenue en mode virtuel du 12 au 22 octobre 2021, dans le but d'obtenir une large rétroaction des États et des organisations internationales. En préparation de la Conférence, l'OACI a mené une enquête au moyen du *Questionnaire en ligne sur la mise à jour du GASP*. Le questionnaire a permis aux principaux acteurs de faire part de leurs observations spécifiques par rapport à l'édition 2020-2022 du GASP, et de formuler des suggestions pour l'édition 2023-2025.

2.2 Les notes de travail présentées à la Conférence contenaient en tout 35 recommandations, dont des propositions de révision du GASP et d'actualisation des éléments indicatifs servant à appuyer l'exécution des plans nationaux et régionaux de sécurité aéronautique. La Conférence est convenue que le Groupe d'étude sur le GASP étudie le moyen approprié de prendre en considération les indications fournies par la HLCC 2021 et les réponses au questionnaire, en vue de l'approbation du GASP à la 41^e session de l'Assemblée.

2.3 Lors de sa huitième réunion (GASP-SG/8), tenue en mode virtuel du 16 au 18 novembre 2021, le groupe d'étude a passé en revue l'ensemble des recommandations issues de la HLCC 2021 pour en assurer le suivi. Chaque recommandation a été analysée du point de vue de l'intention et des interdépendances avec d'autres recommandations. Elles ont ensuite été classées selon la taxonomie présentée ci-dessous, chaque catégorie entraînant une suite spécifique :

- a) *Élément à aborder dans l'édition 2023-2025 du GASP* – le groupe d'étude devait examiner la recommandation à sa huitième réunion et proposer une issue ;
- b) *Élément reporté à l'édition 2026-2028 du GASP* – le groupe d'étude traitera cette recommandation lors de l'élaboration de la prochaine édition du Plan ;

¹ Dans le contexte du GASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou d'organismes qui travaillent de concert pour renforcer la sécurité dans une zone géographique donnée.

- c) *Élément à aborder dans les documents d'orientation/les outils* – le groupe d'étude se penchera sur cette recommandation lorsqu'il actualisera les documents et outils, tels que le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) ;
- d) *Élément à renvoyer à d'autres groupes d'experts ou nécessitant une coordination avec ceux-ci* – le Secrétariat assurera la liaison au sein de l'OACI et transmettra au groupe d'étude toute mise à jour ou information obtenue. Ces éléments peuvent nécessiter d'autres interventions de la part du groupe d'étude ;
- e) *Élément que le Secrétariat traitera dans le cadre des communications/de la promotion de la sécurité* – le Secrétariat déterminera si l'OACI doit organiser des activités de communication ou de promotion (par ex., des ateliers) pour répondre aux demandes des États ou d'autres acteurs qui nécessitent un complément d'information.

2.4 Le groupe d'étude a procédé de la même façon pour les réponses au questionnaire et a eu recours au même système de classification.

2.5 À la suite de la réunion du groupe d'étude et de téléconférences ultérieures, le Secrétariat a élaboré un projet d'édition 2023-2025 du GASP. Le projet a été présenté à la Commission de navigation aérienne pour examen, puis au Conseil pour approbation. La section 3 de la présente note contient un résumé des amendements apportés à l'édition 2023-2025 du GASP ainsi que le raisonnement qui les sous-tend.

3. AMENDEMENTS À L'ÉDITION 2023-2025 DU GASP

3.1 L'édition 2023-2025 du GASP conserve certains éléments clés de l'édition précédente, tels que les six objectifs et les cinq catégories d'événements à risque élevé.

3.2 La date de réalisation des cibles indiquées ci-après a été repoussée en raison des incidences de la pandémie de COVID-19 :

- a) Objectif 2 – Cible 2.1 (tous les États doivent atteindre un score de 75 % de mise en œuvre effective d'ici 2022), repoussée jusqu'en 2024 ;
- b) Objectif 3 – Cible 3.1 [tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un Programme national de sécurité (PNS) d'ici 2022], repoussée jusqu'en 2023 ;
- c) Objectif 4 – Cible 4.1 (les États doivent demander de l'aide pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité d'ici 2020), repoussée jusqu'en 2023 et formulée différemment.

3.3 En outre, de nouvelles cibles ont été ajoutées pour mieux soutenir les États et les régions dans leurs efforts destinés à définir l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation :

- a) Objectif 3 – une nouvelle cible 3.2 [d'ici 2024, les États devront publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP)] a été ajoutée au titre de cet objectif ;
- b) Objectif 3 – une nouvelle cible 3.3 (d'ici 2028, tous les États doivent travailler à établir un PNS efficace) remplace la cible 3.2 qui figurait dans l'édition 2020-2022 ;

- c) Objectif 4 – une nouvelle cible 4.2 [d’ici 2023, toutes les régions doivent publier un plan régional de sécurité de l’aviation (RASP) à jour] a été ajoutée.

3.4 Les cibles ci-après ont été supprimées :

- a) Objectif 2 – Cible 2.2 (d’ici 2022, tous les États doivent atteindre un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1, dans toutes les catégories). Divers facteurs susceptibles d’influer sur les résultats soulèvent des soucis au sujet de son application, notamment les changements dans les volumes de trafic survenus en raison de la pandémie de COVID-19, qui pourraient créer une perception erronée des améliorations réelles en matière de sécurité ;
- b) Objectif 4 – Cible 4.3 (d’ici 2022, tous les États doivent s’employer à diriger les activités de gestion de la sécurité des RASG). La nouvelle cible 4.3 (basée sur la cible 4.2 révisée) englobe ces activités, qui devraient également être reflétées au moyen du RASP. Donc, cette cible n’a plus sa raison d’être ;
- c) Objectif 5 – la Cible 5.2 (d’ici 2022, augmenter le nombre de fournisseurs de services participant aux programmes d’évaluation correspondants de l’industrie) a été déplacée vers les exemples d’indicateurs au titre de la Cible 5.1.

3.5 Le libellé d’autres cibles a été légèrement remanié pour préciser l’intention. De plus, le texte du GASP a été révisé pour expliciter l’utilisation des indicateurs du GASP comme exemples. Le nombre d’indicateurs pour chacune des cibles a été révisé et réduit.

3.6 La terminologie utilisée dans le Plan a été revue pour inclure l’expression « catégories d’événements à risque élevé au niveau mondial (G-HRC) », tandis que l’expression « catégories additionnelles de risques de sécurité opérationnelle » a été supprimée et remplacée par « risques de sécurité opérationnelle ». Ces modifications ont été faites pour introduire, à un haut niveau dans le GASP, la notion voulant que les régions et les États prennent en compte les G-HRC lorsqu’ils définissent les risques de sécurité opérationnelle à l’échelle régionale et nationale.

3.7 L’édition 2023-2025 du GASP traite des conséquences pour la sécurité aéronautique des événements qui perturbent l’aviation mondiale et de la nécessité de renforcer la résilience. Cependant, ces événements ne sont pas abordés en profondeur dans le Plan en raison de leur évolution rapide et compte tenu aussi du cycle d’actualisation du GASP, une fois tous les trois ans.

3.8 La feuille de route pour la sécurité de l’aviation dans le monde, qui faisait auparavant partie du GASP, est désormais contenue dans un document distinct : *Feuille de route pour la sécurité de l’aviation dans le monde* (Doc 10161). En outre, le texte de l’édition 2020-2022 du GASP fournissant des orientations pour l’exécution des plans nationaux et régionaux pour la sécurité de l’aviation a été déplacé vers la deuxième édition du *Manuel sur l’élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l’aviation* (Doc 10131) et étoffé. Le GASP contient un résumé complet des amendements apportés qui fournit également d’autres informations.

4. RÉSOLUTION DE L’ASSEMBLÉE

4.1 Conformément à la résolution A40-1 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 A40-1 : *Planification mondiale de l’OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*. 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 A41-WP/45, qui relève également du point 30 de l'ordre du jour.

5. CONCLUSION

5.1 Conformément à l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité, l'édition 2023-2025 du GASP décrit les objectifs et cibles mondiaux pour le triennat, à partir desquels les plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation devraient être élaborés et exécutés. 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 surmonter les risques liés à la sécurité opérationnelle. Le Plan 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 Doc 10161, 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 sur la page Web : https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents_fr.aspx.

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 41e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

A41-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 de capacité et d'efficacité,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur les cadres mondiaux,

~~*Reconnaissant*~~ *Notant* 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 ~~troisième~~ quatrième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~sixième~~ septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la ~~troisième~~ quatrième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~sixième~~ septième 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-infrarégionaux~~ et nationaux 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

Appendice B

réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et ~~sous-infrarégionaux~~ 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, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), 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-infrarégionaux~~ et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;

9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, ~~de~~ rendre disponible et ~~de~~ communiquer efficacement le GASP et le GANP ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-12~~ ~~A40-1~~ 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 *Considérant* que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

Reconnaissant *Considérant* 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~~, qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries ;

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

Reconnaissant *Considérant* qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement ~~de priorités~~ d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis

organisationnels et des risques en matière de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Reconnaissant Considérant 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~~ une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le 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~~ atteindre les objectifs fixés 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~~ s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS),

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~~ qui sollicitent de l'aide pour renforcer leurs capacités en matière de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en place d'un programme national de sécurité (PNS) ;
3. *Prie instamment* les États membres 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 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~~ d'orientations et d'outils en appui à l'élaboration et l'exécution de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

(...)

— FIN —