



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)

RAPPORT SUR LE PLAN DE L'OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte de la mise en œuvre et de l'évolution du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Elle contient aussi des propositions en vue de la poursuite de l'élaboration et de la mise en œuvre du cadre de sécurité à l'échelon régional.

Le GASP actuel a donné de très bons résultats comme document de politique de haut niveau destiné à guider les efforts de l'OACI en matière de sécurité aéronautique, mais il faut à présent l'actualiser afin de tenir compte des initiatives concernant le programme national de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), et des normes et pratiques recommandées (SARP). Cette actualisation devrait se faire en parallèle et en harmonie avec la Feuille de route sur la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), décembre 2011 étant suggéré pour mener cette activité à bien.

La présente note expose aussi les grandes lignes du mandat, de la genèse et de l'établissement des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à approuver les modifications proposées du GASP et à charger le Conseil de mettre à jour le GASP d'ici décembre 2011 ;
- à examiner les modifications proposées et à adopter la résolution sur le GASP présentée en appendice, qui annule et remplace la Résolution A36-7 de l'Assemblée ;
- à noter l'établissement des RASG et les modalités en ce qui concerne leurs rapports et à appuyer le rôle des RASG dans la mise en œuvre du GASP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail, qui se rapporte à l'Objectif stratégique A, a trait à la modification des outils de haut niveau que l'OACI utilise dans la poursuite de son Objectif stratégique en matière de sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Le financement de ces activités devra être assuré au moyen d'une combinaison d'économies potentielles découlant de gains de productivité ou d'efficacité au sein du Secrétariat et de contributions volontaires au fonds SAFE.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) est de réduire le risque d'accident pour l'aviation civile en fournissant un cadre de référence commun à l'ensemble des parties prenantes afin de permettre une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et d'aider à coordonner et à orienter les politiques et initiatives de sécurité à l'échelle mondiale. Au niveau de l'OACI, le GASP définit la méthodologie et l'orientation nécessaires pour mettre en œuvre l'Objectif stratégique de l'Organisation en matière de sécurité. Il est utilisé pour planifier les initiatives de sécurité, en établir l'ordre de priorité et mesurer leurs résultats.

2. RAPPEL

2.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2.1.1 La première version du GASP a été élaborée en 1997 par l'officialisation d'une série de conclusions et de recommandations formulées au cours d'une réunion informelle de la Commission de navigation aérienne et de l'industrie. Le plan a été utilisé pour orienter le programme des travaux techniques de l'Organisation et en établir les priorités. Jusqu'en 2005, il a fait l'objet d'actualisations régulières visant à en maintenir la pertinence.

2.1.2 En mai 2005, une autre réunion de la Commission et de l'industrie a établi la nécessité d'un plan plus vaste qui servirait de cadre de référence commun non seulement à l'OACI mais aussi à toutes les parties prenantes. Une version amendée du GASP a donc été produite, qui a par la suite été reconnue dans la Résolution A36-7, lors de la 36^e session de l'Assemblée, tenue en octobre 2007.

2.2 Le programme national de sécurité

2.2.1 L'introduction des SARP relatives au programme national de sécurité (PNS) a découlé de la prise de conscience croissante de l'influence des principes de gestion de la sécurité sur la plupart des activités des autorités de l'aviation civile, notamment l'établissement des règles, l'élaboration des politiques et la supervision en matière de sécurité. Dans le cadre du PNS, les règles de sécurité sont établies sur la base d'analyses complètes du système d'aviation de l'État, les politiques de sécurité sont élaborées en fonction de la détermination des dangers et de la gestion des risques de sécurité, et la supervision de la sécurité se concentre sur les problèmes graves de sécurité ou sur des risques de sécurité plus grands. Le PNS offre donc un moyen de combiner approche prescriptive et approche fondée sur les performances pour l'établissement des règles de sécurité, l'élaboration des politiques de sécurité et la supervision de la sécurité par les États.

2.3 Groupes régionaux de sécurité de l'aviation

2.3.1 Il est noté que, actuellement, les régions s'occupent des questions de sécurité des vols au moyen de mécanismes différents établis par les États et des partenaires de l'industrie. On peut citer par exemple le Groupe régional de sécurité de l'aviation — Continent américain (RASG-PA), créé en 2008 par les États du continent américain. Il y a aussi le Programme de mise en œuvre complet Afrique-océan Indien (AFI) (ACIP) et son Comité directeur, qui suivent et coordonnent l'exécution du GASP et de sa Feuille de route correspondante sur la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) dans la région AFI. Le RASG-PA n'a pas été officiellement reconnu par l'OACI et ne présente donc pas de rapport périodique à la Commission de navigation aérienne ou au Conseil. Étant donné que l'ACIP est appuyé par un projet qui finira par prendre fin, le mécanisme établi pour suivre la mise en œuvre du GASP (à savoir le Comité directeur de l'ACIP) en finira lui aussi par prendre fin.

2.3.2 Étant donné que les mécanismes régionaux actuels ne suffisent pas pour suivre la mise en œuvre du GASP de manière harmonisée à l'échelle mondiale, le Conseil a institué en mai 2010 un nouvel organisme de suivi, appelé RASG, qui suivra l'avancement des travaux, coordonnera les mesures prises entre les États et les partenaires de l'industrie et formulera des recommandations à l'intention de l'OACI pour faciliter la mise en œuvre du GASP, ainsi que les plans d'action sous-régionaux résultant de la mise en œuvre de la GASR correspondante.

2.3.3 L'expérience régionale acquise a été prise en compte pour déterminer le mandat du RASG. Il est prévu que, comme dans le cas des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les rapports des RASG soient présentés à la Commission sur une base régulière et au Conseil selon les besoins, ce qui favorisera une harmonisation interrégionale en ce qui a trait aux questions de sécurité des vols et procurera un moyen de suivre l'exécution du GASP/de la GASR correspondante. Il est également prévu que le Conseil reçoive chaque année un rapport concernant l'ensemble des RASG soulignant les progrès accomplis par chacun sur les questions de sécurité, indiquant les domaines de risque de sécurité important dans les régions et proposant des travaux futurs.

2.4 Examen du GASP en vue de la prise en compte du PNS et des RASG

2.4.1 L'élargissement du GASP « (...) permettrait une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et contribuerait à coordonner et orienter les politiques et les initiatives de sécurité partout dans le monde afin de réduire le risque d'accident de l'aviation commerciale ». En mars 2006, la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06) s'est félicitée de l'établissement du GASP et a recommandé à l'OACI d'élaborer une approche intégrée des initiatives de sécurité basée sur la GASR, ce qui créerait un cadre mondial pour la coordination des politiques et des initiatives en matière de sécurité. Par la suite, soit en juillet 2007, le nouveau GASP a été accepté par le Conseil de l'OACI, et à sa 36^e session (A36-7), l'Assemblée a chargé le Conseil de présenter à ses futures sessions des rapports sur la mise en œuvre et l'évolution des plans mondiaux.

2.4.2 Le GASP publié en juillet 2007 a été élaboré à une époque où la notion de programme national de sécurité (PNS) commençait à se faire connaître et où celle des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) était en cours d'examen approfondi, de normalisation et de mise au point. Il s'ensuit logiquement que la version actuelle du GASP traduit la philosophie générale de gestion de la sécurité mais ne tient pas pleinement compte des faits récents concernant les rôles, les principes et les processus du PNS et des SGS. Il serait donc opportun d'actualiser le GASP et la GASR correspondante afin d'en aligner la teneur sur ces rôles. Cette actualisation devrait être effectuée en parallèle et en harmonie avec la GASR, décembre 2011 étant proposé pour mener cette tâche à bien. En conséquence, des modifications de la Résolution A36-7 de l'Assemblée sont recommandées en appendice, pour examen ; elles visent à prendre en compte les pratiques de gestion de la sécurité évoluées ainsi que les recommandations connexes formulées par la Conférence de haut niveau sur la sécurité.

2.4.3 Les faits nouveaux clés les plus importants qui intéressent l'actualisation du GASP sont les concepts de PNS et de SGS en tant que systèmes de gestion, fondamentalement, et l'établissement d'une distinction entre systèmes de gestion et programmes d'exécution. La caractéristique qui définit un système de gestion est son rôle dans l'appui de la prise de décision stratégique, fondée sur des données, au niveau supérieur. Les programmes d'exécution, quant à eux, sont des sous-composantes des systèmes de gestion qui mettent en œuvre la prise de décision stratégique. À l'évidence, le PNS et les SGS sont des systèmes de gestion qui appuient les processus de prise de décision de sécurité au niveau supérieur dans les États et les organismes de l'industrie, respectivement. Les décisions de sécurité prises au niveau de l'État/l'organisme sont mises en œuvre au moyen de programmes de sécurité spécifiques dans le cadre du

PNS/des SGS. Cette différence conceptuelle est explicite dans les cadres de PNS et de SGS établis par l'OACI. Vu la nature du GASP, qui est un « document stratégique établissant la méthodologie de planification qui permettra l'harmonisation mondiale dans le domaine de la sécurité », on estime que, tout en respectant l'instruction de la Résolution A36-7, une mise à jour du GASP devrait faire ressortir le plan comme un système de gestion et que son contenu devrait être réaménagé et, s'il y a lieu, actualisé comme un ensemble de programmes d'exécution compte tenu de la structure présentée par les composants et les éléments des cadres de PNS et de SGS de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Le GASP constitue un cadre de référence commun pour toutes les parties prenantes, afin de permettre une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et d'aider à coordonner et à orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité à l'échelle mondiale en vue de réduire le risque d'accident dans le domaine de l'aviation civile. Il fournit aussi à l'OACI un outil pour planifier ses initiatives de sécurité, en établir l'ordre de priorité et mesurer leurs résultats. Les révisions futures du GASP seront élaborées de façon à assurer la continuité tout en tirant de plus en plus parti du résultat des analyses liées à la poursuite de la mise en œuvre du programme national de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité. De cette manière, le GASP évoluera en tant qu'outil de prise de décision stratégique grâce à l'intégration des mesures de sécurité rendues possibles par suite de la propagation continue des pratiques de gestion des risques de sécurité et d'assurance de la qualité utilisées aux niveaux national et régional.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION À ADOPTER À LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution 28/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI œuvre à 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 dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,

Reconnaissant l'importance d'un cadre mondial pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance, pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre, de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur le cadre mondial,

Reconnaissant que l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale ne pourra progresser qu'avec des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

1. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour appuyer les Objectifs stratégiques correspondants de l'Organisation ;

2. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel 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 et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

4. *Prie* 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 le cadre constitué par les plans mondiaux ;

5. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;

6. *Charge* le Secrétaire général de ~~mettre à disposition les plans mondiaux sur le site web public de l'OACI~~ promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GANP, le GASP et les plans mondiaux de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) correspondante ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution ~~A33-16~~ **A36-7** sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'améliorer l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde 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 contractants et toutes les autres parties prenantes,

Reconnaissant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, tels que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), l'Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation (PAAST) le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),

Reconnaissant qu'il est nécessaire 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,

Consciente de la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien,

Reconnaissant qu'une démarche proactive permettant de déterminer et de gérer les risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Notant avec satisfaction la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Notant l'intention d'utiliser continuellement le GASP comme un outil pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont les plus nécessaires,

Notant la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,

Notant que le Conseil a accepté, le 18 juillet 2007, la version amendée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

1. *Souligne* la nécessité de réduire d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre et le taux d'accidents mortels et de morts du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde et, en particulier, dans les régions États où le taux d'accidents est sensiblement plus élevé les dossiers de sécurité sont nettement pires que la moyenne mondiale ;

4.2. *Prie instamment* les États contractants de renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation d'appuyer les objectifs du GASP :

- a) ~~en mettant les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public ; en mettant en œuvre le programme national de sécurité (PNS) ;~~
- a) b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
- c) ~~en partageant l'information de sécurité opérationnelle avec les autres États et les parties prenantes concernées de l'aviation ;~~
- d) ~~en veillant à ce que le public voyageur ait accès à des renseignements appropriés sur la sécurité ;~~
- e) e) ~~en favorisant une culture juste~~ en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées ;
- e) f) en communiquant les données sur les accidents et les incidents comme l'exige l'OACI ;

~~3.3. Prie instamment les États contractants de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour réaliser et l'industrie d'appliquer les principes et les objectifs du GASP et de la méthodologie de la GASR de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et d' pour en mettre en œuvre les modalités en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;~~

~~3.4. Prie instamment les États contractants d'avoir la volonté politique nécessaire pour appliquer les mesures correctrices visant à corriger les carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la réalisation des objectifs mise en œuvre des modalités du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;~~

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 les exploitants étrangers qui utilisent leur territoire soient dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

6. *Prie instamment* les États d'élaborer des solutions de sécurité viables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;

7. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.