



HLCC 2021-WP/242  
SAF/154  
15/10/21

**CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19  
(HLCC 2021)**

**Montréal, du 12 au 22 octobre 2021**

**PROJET DE RAPPORT DU VOLET SÉCURITÉ  
SUR LE POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR  
(Sous-points 2.1, 2.2)**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 2 (sous-points 2.1, 2.2) de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Sécurité en vue de sa soumission à la Plénière.



**Point 2 : Stratégie et politique****2.1 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation**

2.1 Dans ce point de l'ordre du jour sont présentés les travaux d'actualisation du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.

2.2 Le volet Sécurité examine la note de travail HLCC 2021-WP/6-SAF/3, présentée par le Secrétariat, qui contient des propositions relatives à l'évolution du GASP. La note de travail présente les sujets proposés pour le projet de version 2023-2025 du GASP, ainsi qu'une proposition de mise à jour des objectifs et des indicateurs du GASP à approuver, en principe, par la Conférence. Les recommandations de la Conférence ainsi que les réponses reçues dans le cadre du Questionnaire sur l'actualisation du GASP seront prises en compte pour établir le projet final du GASP, que l'Assemblée sera invitée à adopter à sa 41<sup>e</sup> session en 2022.

2.3 Le volet Sécurité examine les notes de travail suivantes concernant les commentaires sur l'édition 2023-2025 du GASP : HLCC 2021-WP/13-SAF/10, présentée par la Slovénie au nom de l'Union européenne, de ses États membres<sup>1</sup> et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> et par EUROCONTROL ; HLCC 2021-WP/28-SAF/15, présentée par le Paraguay et coparrainée par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela ; HLCC 2021-WP/98-SAF/76, présentée par la République de Corée ; HLCC 2021-WP/117-SAF/90, présentée par la Chine ; HLCC 2021-WP/126-SAF/99, présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Bangladesh, la Chine, Fidji, l'Indonésie, la Thaïlande, la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) et l'Association internationale du transport aérien (IATA) ; HLCC 2021-WP/58-SAF/43, présentée par l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO). Le volet Sécurité convient : de la nécessité de continuer à faire évoluer le GASP et notamment de revoir le processus d'actualisation du GASP, y compris son alignement sur les autres plans mondiaux et la révision des objectifs, cibles et indicateurs du GASP ; de l'incidence d'événements perturbateurs pour l'aviation mondiale, notamment la pandémie de COVID-19, sur la planification stratégique de la sécurité ; de l'amélioration continue d'une approche fondée sur les performances et du renforcement des capacités de gestion des risques aux niveaux mondial, régional et national. Le volet Sécurité exprime un large soutien aux sujets proposés pour le projet de version 2023-2025 du GASP et convient de la nécessité, pour le Groupe d'étude du GASP, d'examiner les possibilités de prendre en compte les contributions de la Conférence et du Questionnaire en vue de l'approbation ultérieure du GASP lors de la 41<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI.

2.4 Le volet Sécurité note la nécessité, pour les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), d'inclure la gestion des répercussions de la COVID-19 dans leurs ordres du jour et programmes de travail afin de favoriser une reprise de l'aviation en toute sécurité. Le volet Sécurité convient également de la nécessité d'explorer un mécanisme permettant de classer les projets par ordre de priorité en fonction des besoins et de la situation

<sup>1</sup> 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, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Macédoine du Nord, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

mondiale, ainsi que d'accélérer leur mise en œuvre en fonction de cette nouvelle hiérarchisation, compte tenu des implications budgétaires.

2.5 À la suite la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 2.1/1 — Projet de version 2023-2025 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004)**

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent l'inclusion des cibles et indicateurs proposés dans le projet d'édition 2023-2025 du GASP ;
- b) donnent leur approbation de principe sur la liste des propositions relatives au projet d'édition 2023-2025 du GASP, notamment les modifications à la lumière des retours d'information et le déplacement de contenu à l'appui de la mise en œuvre vers des éléments indicatifs ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération les indications fournies par la Conférence et les réactions au questionnaire en vue de l'approbation de l'édition 2023-2025 du GASP à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

2.6 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/7-SAF/4, présentée par le Secrétariat, et qui contient un résumé des éléments indicatifs, des outils et des activités conçus par l'OACI pour aider les États dans la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP), conformément au GASP. Les retours d'information reçus de certains États sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de leur NASP ainsi que les difficultés qu'ils ont rencontrées ont été aussi abordés. Le volet Sécurité a examiné aussi la note HLCC 2021-WP/48-SAF/33, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États contractants africains<sup>3</sup>, relative aux difficultés imputables à la pandémie de la COVID-19 depuis 2020 et à la stratégie proposée afin de renforcer les activités et les initiatives des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). Le volet Sécurité reconnaît les difficultés présentées dans la note de travail, mais note que les actions dépassent le champ d'application du GASP et concernent des processus globaux. Le Volet Sécurité note également qu'il serait préférable de discuter de ces actions au sein des RASG et de les prendre en compte lors de la révision des plans régionaux de sécurité de l'aviation.

2.7 Le volet Sécurité examine les notes de travail suivantes concernant la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation : HLCC 2021-WP/89-SAF/67, présentée par le Bangladesh ; HLCC 2021-WP/92-SAF/70, présentée par le Brésil et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela ; HLCC 2021-WP/121-SAF/94, présentée par Singapour, la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) et l'Association internationale du transport aérien (IATA). Le volet Sécurité convient de la nécessité pour l'OACI de poursuivre ses efforts

<sup>3</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Nigéria, Ouganda, République Centrafricaine, République démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

de mise à jour des éléments indicatifs et des outils existants relatifs à la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation en mettant l'accent sur l'interaction attendue entre les programmes de sécurité des États et les plans nationaux de sécurité de l'aviation ; les indicateurs de performance en matière de sécurité, la collecte, le partage et l'analyse des données de sécurité pour l'élaboration et le suivi des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation ; la poursuite du développement d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour relever les défis organisationnels et surmonter les risques liés à la sécurité opérationnelle. Le volet Sécurité reconnaît le rôle clé des RASG dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation ; ainsi que dans les travaux entrepris pour élaborer le Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE) afin de traiter les catégories d'événements à haut risque présentées dans le GASP. Le volet Sécurité convient de la nécessité pour le Groupe d'étude du GASP d'examiner les possibilités de prendre en compte les contributions de la Conférence afin de revoir les éléments indicatifs et les outils existants de l'OACI qui favorisent la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation conformément au GASP.

2.8 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 2.1/2 — Élaboration et mise en œuvre de plans nationaux de sécurité de l'aviation**

Il est recommandé que les États :

- a) élaborent et mettent en œuvre leur plan national de sécurité de l'aviation (NASP) conformément à la résolution A40-1 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne* ;
- b) utilisent les éléments indicatifs et les outils de l'OACI pour élaborer et mettre en œuvre leur NASP ;
- c) fournissent la version la plus récente de leur NASP qui sera publiée sur le site web public du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- d) présentent à l'OACI leurs propositions en vue de la mise à jour des éléments indicatifs relatifs aux plans nationaux de sécurité de l'aviation ;

Il est recommandé que l'OACI :

- e) présente à l'Assemblée, à sa 41<sup>e</sup> session, un rapport sur l'élaboration des NASP ;
- f) renforce ses initiatives en matière de renseignements de sécurité afin d'aider les États à mettre en œuvre leur NASP et leur donne les moyens de suivre les progrès accomplis dans l'atteinte de leurs objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité dans la droite ligne du GASP et du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) ainsi que des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.

**Point 2 : Stratégie et politique****2.2 : Évolution de la capacité réglementaire dans l'aviation**

2.9 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/11-SAF/8, présentée par le Secrétariat, la note HLCC 2021-WP/38-SAF/25, présentée par le Pérou et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, la note HLCC 2021-WP/41-SAF/28, présentée par le Guyana et soutenue par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, l'Équateur, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela, la note HLCC 2021-WP/129-SAF/102, présentée par l'Afrique du Sud, la note HLCC 2021-WP/91-SAF/69, présentée par le Brésil, les notes HLCC 2021-WP/47-SAF/32, HLCC 2021-WP/51-SAF/36, HLCC 2021-WP/52-SAF/37 et HLCC 2021-WP/44-SAF/29, présentées par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États contractants africains<sup>4</sup>, qui portent sur l'importance d'un renforcement et d'une amélioration des capacités réglementaires dans les domaines des activités de supervision, de la formation du personnel de l'aviation et l'élaboration d'orientations, d'outils et de procédures destinés à aider les États en matière de gestion du changement et de gestion de la numérisation face aux évolutions rapides de la technologie et à la pandémie. Le volet Sécurité prend note des expériences et des défis discutés dans les notes de travail. Le volet Sécurité convient : de la nécessité, pour les États, de reconnaître les évolutions technologiques et l'innovation dans le domaine de l'aviation et d'élaborer rapidement des politiques et des processus réglementaires afin de tenir compte des progrès technologiques ; de promouvoir la collaboration entre les États membres et les parties prenantes afin de renforcer les compétences et l'expertise face aux avancées technologiques et à l'innovation ; et soutient la nécessité de développer davantage ces aspects dans la recommandation.

2.10 Le volet Sécurité examine aussi la note de travail HLCC 2021-WP/29-SAF/15, présentée par l'IATA, qui met en évidence les possibilités de gestion de sécurité améliorée offertes par une formation et une évaluation fondées sur les compétences (CBTA) et recense les difficultés liées à l'utilisation des données de formation des pilotes à des fins de sécurité et à l'identification des normes de compétence à utiliser par les instructeurs de vol, les évaluateurs et les autorités nationales chargées de la délivrance des licences. Le volet Sécurité convient que l'OACI doit envisager l'intégration des données CBTA dans les systèmes de gestion de la sécurité ainsi que l'harmonisation mondiale des normes de performance du personnel opérationnel dans le cadre des programmes CBTA en vue de garantir la reconnaissance internationale des licences, et soutient la nécessité de développer davantage cette recommandation.

2.11 Il est pris acte de notes d'information fournies par le Royaume-Uni (HLCC-WP/210-SAF/140) et les États-Unis (HLCC-WP/201-SAF/136).

2.12 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 2.2/1 — Renforcement de la capacité réglementaire, nouvelles méthodes de formation et amélioration des processus et outils actuels pour faire face aux changements en aviation**

---

<sup>4</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République Centrafricaine, République démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent l'effet important des évolutions de l'aviation sur les compétences requises pour le personnel responsable de la réglementation de l'aviation au sein des Autorités de l'aviation civile (AAC) et envisagent d'inclure dans leur plan national de sécurité de l'aviation des mesures visant à améliorer la formation, la capacité de réglementation et le développement des compétences numériques ;
- b) élaborent des politiques et des processus réglementaires en temps utile pour suivre les évolutions technologiques et l'innovation dans le domaine de l'aviation civile et veillent à ce que les autorités réglementaires disposent de ressources suffisantes pour tirer profit des progrès technologiques ;
- c) partagent avec l'ensemble de la communauté aéronautique, par l'entremise de l'OACI, des expériences pertinentes sur les possibilités de renforcer la capacité réglementaire et la formation et d'améliorer les processus et outils actuels (y compris la délivrance des licences, la certification, les activités de supervision de la sécurité, les autorisations et les approbations) pour faire face aux changements dans le secteur de l'aviation ;
- d) appuient le développement de solutions de technologies de l'information (TI) pour l'authentification des données qui soient interopérables à l'échelle mondiale ;
- e) envisagent de recourir aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour renforcer leur capacité réglementaire ;
- f) mènent une analyse des besoins de formation du personnel concerné de l'État et fixent des possibilités d'apprentissage correspondant à leurs rôles et responsabilités ;
- g) mettent en œuvre, grâce à la technologie et l'innovation, des plates-formes d'apprentissage virtuelles afin d'entretenir les compétences du personnel et les intègrent comme un moyen supplémentaire de réduire la complaisance dans l'organisation pendant la pandémie de la COVID-19 et au-delà ;
- h) se familiarisent avec le concept de l'évaluation sur ordinateur et le mettent en œuvre dans leurs organisations respectives. Il convient d'accorder une attention particulière aux activités d'octroi de licences qui peuvent être réalisées à l'aide de vidéos en direct, comme les démonstrations et les examens oraux ;
- i) travaillent avec les RSOO sur la révision et l'amélioration de leurs activités de surveillance des titulaires d'approbations/de certificats qui rencontrent des changements importants en raison des effets de la pandémie de la COVID-19.

Il est recommandé que l'OACI :

- j) continue d'assurer l'évolution du processus d'établissement des normes, en tenant compte des changements qui interviennent en aviation ;

- k) de concert avec les États membres, établisse un moyen de recenser les parties prenantes qui produisent le changement et de favoriser leur participation à l'élaboration des dispositions, dès le début, en réunissant leur expertise dans un réservoir de connaissances et en partageant les solutions de renforcement de la capacité réglementaire avec les autres États par le truchement de l'OACI ;
- l) défende et soutienne la collaboration entre les parties prenantes pour favoriser le progrès technologique, l'innovation, la formation et le mentorat afin de développer les compétences et l'expertise au sein des États membres ;
- m) en collaboration avec les États membres, poursuive ses efforts pour contribuer au renforcement des programmes de formation ;
- n) en collaboration avec les États membres et les autres parties prenantes, envisage l'élaboration d'une norme définissant un cadre stratégique numérique destiné aux AAC qui comprend les lignes directrices à suivre sur la voie de la modernisation et de l'accélération de la numérisation et de l'automatisation de processus clés.

2.13 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/74-SAF/53, présentée par les États-Unis, qui apporte un soutien supplémentaire aux travaux en cours du Groupe d'experts de la navigabilité dans l'évaluation de l'incidence d'une augmentation de la masse maximale au décollage (MTOM) de 5 700 kg à 8 618 kg dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, Partie VB. Le volet note que des travaux sur ce sujet sont déjà en cours au sein du groupe d'experts concerné et en encourage la poursuite. Le volet note aussi la nécessité d'une coordination entre les groupes d'experts pour déterminer les amendements corrélatifs des dispositions de l'OACI qui découleront de ces travaux. Le volet convient que les États devraient fournir un appui supplémentaire aux groupes d'experts pour soutenir les travaux liés au poids des aéronefs.

2.14 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/109-SAF/83, présentée par l'État plurinational de Bolivie et soutenue par l'Argentine, le Brésil, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, qui souligne les progrès réalisés par le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) dans le développement de la capacité réglementaire au profit des États de la région Amérique du Sud (SAM), contribuant à l'amélioration des niveaux de supervision de la sécurité. Le volet Sécurité prend note des progrès réalisés à cet égard et encourage le SRVSOP à poursuivre ses efforts.

2.15 Le volet Sécurité est saisi de la note HLCC 2021-WP/112-SAF/85, présentée par la Colombie et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, sur l'importance des données comme fondement de tout programme national de sécurité (PNS). Le volet Sécurité souligne que divers types de données sont convertis en informations pour favoriser une prise de décision fondée sur les données, atténuer les risques et prédire des tendances et des comportements, et peuvent aider les États à mettre en œuvre une surveillance axée sur les risques. Le volet Sécurité note que des travaux sont en cours pour aider les États à développer davantage leurs capacités en matière de renseignements de sécurité et que des propositions connexes sont traitées au point 3.2 de l'ordre du jour.

2.16 Il est pris acte d'une note d'information fournie par la République dominicaine (HLCC 2021-WP/137-SAF/104).

2.17 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 2.2/2 — Autres questions relatives à la supervision de la sécurité**

Il est recommandé que les États :

- a) continuent de soutenir les groupes d'experts de l'OACI dans leur évaluation de l'incidence sur d'autres Annexes et/ou éléments indicatifs d'une augmentation de la masse maximale au décollage (MTOM) de 5 700 kg à 8 618 kg l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* ;
- b) priorisent les ressources humaines et techniques nécessaires à la poursuite du développement des capacités nationales en matière de renseignements de sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS), en collaboration avec d'autres États, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des organisations internationales ;
- c) partagent les expériences et les enseignements tirés pour soutenir la gestion des risques en matière de sécurité et la prise de décision fondée sur les données en s'appuyant sur un plan d'action national coordonné avec les bureaux régionaux de l'OACI.

Il est recommandé que l'OACI :

- d) élabore des éléments indicatifs à l'intention des États et des RSOO afin de cerner et de relever les défis auxquels sont confrontés les titulaires d'agrément qui font face à des changements opérationnels importants ;
- e) en collaboration avec les États membres et les parties prenantes, poursuive les travaux visant à évaluer l'incidence de l'augmentation de la MTOM de 5 700 kg à 8 618 kg dans l'Annexe 8, partie VB, et établisse des états des lieux périodiques sur l'élaboration du programme de travail et les éventuelles révisions des Annexes et/ou des éléments indicatifs ;
- f) facilite l'élaboration de tâches appropriées en collaboration avec les groupes d'experts concernés afin de garantir l'affectation de ressources aux considérations liées à la MTOM et de déterminer les révisions nécessaires des Annexes et des éléments indicatifs ;
- g) facilite la coordination entre les groupes d'experts afin d'examiner l'évaluation de leurs programmes de travail actuels et de déterminer les activités supplémentaires qui sont nécessaires à la mise en œuvre de révisions des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs des Annexes et documents relatifs aux considérations de masse des aéronefs ;
- h) facilite l'élaboration de dispositions relatives aux renseignements de sécurité afin de contribuer à une gestion des risques de sécurité et à la prise de décision fondée sur des données.