



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

**Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre**

**Point 35 : Navigation aérienne — Soutien de la mise en œuvre**

### DÉCLARATION DE BOGOTA

(Note présentée par les 22<sup>2</sup> États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient de l'information sur les activités réalisées dans la Région SAM en appui à une approche basée sur les résultats, ce qui est conforme au GASP et au GANP. La treizième réunion des directeurs de l'aviation civile de la Région Amérique du Sud (RAAC/13), qui se tiendra à Bogota (Colombie) du 3 au 5 décembre 2013, présentera aux États pour signature la Déclaration de Bogota, par laquelle ils s'engagent à atteindre une série d'objectifs au cours du prochain triennat. Les États de la Région SAM soutiennent les plans mondiaux GASP et GANP ainsi que le travail basé sur les résultats, la prémisses étant que « si on ne peut pas mesurer, on ne peut pas améliorer ». L'Assemblée est invitée à prendre connaissance de la Déclaration de Bogota et à soutenir les efforts déployés dans la région pour assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile.

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

- a) à prendre note de l'information présentée ici ;
- b) à soutenir les initiatives de la Région visant à assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile au moyen d'objectifs pour 2016 dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Quatre mois/personne au cours du triennat pour permettre au Secrétariat de recueillir et traiter les données servant à mesurer les résultats.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i>

<sup>1</sup> Version en langue espagnole fournie par la CLAC.

<sup>2</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les États de la Région Amérique du Sud de l'OACI voient d'un bon œil l'intégration d'une approche basée sur les résultats dans les plans GASP et GANP, ainsi que dans le travail quotidien du Secrétariat.

1.2 À l'appui de cette démarche, le Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) s'est transformé pour passer d'une organisation fonctionnelle, dont une partie importante du travail était réalisée lors de réunions, à une organisation qui travaille par projets et qui a recours à mécanismes d'approbation rapide pour prendre ses décisions et à la technologie pour tenir ses réunions par téléconférence, sans toutefois négliger l'intérêt des échanges et des rencontres en personne.

1.3 Bien que cette nouvelle méthode de travail continue d'être améliorée, il est manifeste que cette approche présente des avantages pour se mettre en phase avec le GANP.

1.4 Par ailleurs, le RASG-PA, dont la Région SAM fait partie, élabore depuis sa création un rapport annuel sur la sécurité qui en est à sa troisième édition et qui présente une série d'indicateurs produits en collaboration. L'information y est organisée en fonction de sa nature (réactive, proactive et prédictive). Le rapport a été un instrument de consensus qui a permis aux différents acteurs du RASG-PA de coordonner leurs efforts dans les domaines où les données sur la sécurité indiquent qu'une action est requise.

## 2. ANALYSE

2.1 Le stade de maturité atteint dans ces initiatives nous permet d'affirmer que la Région Amérique du Sud est en train de mettre en place des moyens efficaces pour apporter les améliorations nécessaires, tant dans le domaine de la sécurité que dans celui de la capacité. Cependant, des objectifs clairs doivent être fixés pour le prochain triennat afin d'accompagner ces initiatives, et il faut obtenir aussi l'engagement des États envers leur réalisation, selon la prémisse suivante : « *si on ne peut pas mesurer, on ne peut pas améliorer* ».

2.2 En ce sens, les Directeurs généraux de l'aviation civile ont l'intention de signer la Déclaration de Bogota au cours de leur treizième réunion (RAAC/13) qui se tiendra à Bogota (Colombie) durant la première semaine de décembre.

2.3 La déclaration contiendra des objectifs à réaliser d'ici 2016 dans les domaines suivants :

### 2.3.1 Sécurité

- a) Supervision de la sécurité (mise en œuvre effective, par État) ;
- b) Accidents et incidents graves (nombre d'accidents par million de départs) ;
- c) Incursions et sorties de piste (en pourcentage du nombre total d'accidents) ;
- d) Certification des aéroports (nombre d'aéroports internationaux certifiés) ;
- e) Mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS)/systèmes de gestion de la sécurité (SGS) (implanter la phase 1 des PNS et veiller à ce que tous les fournisseurs mettent en place un SGS).

## 2.3.2 Capacité

### Paramètres à mesurer

- a) PBN en région terminale – pourcentage des aérodromes internationaux ayant des procédures d’approche avec guidage vertical (APV) ;
- b) PBN en route – pourcentage des routes/de l’espace aérien fondés sur la PBN ;
- c) CDO – pourcentage des aérodromes internationaux/régions terminales mettant en œuvre les CDO ;
- d) CCO – pourcentage des aérodromes internationaux/régions terminales mettant en œuvre les CCO ;
- e) Estimation des économies de carburant / réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en se fondant sur l’IFSET ;
- f) ATFM – pourcentage des organismes ATS / aéroports internationaux qui offrent le service ATFM ;
- g) AIM – pourcentage des éléments requis (de l’AIS à la feuille de route AIM) facilitant la transition de l’AIS à l’AIM (implantation de la phase 1).

2.4 Afin réaliser ces objectifs, la région s’appuie sur l’assistance constante de l’OACI et sur deux importants projets régionaux de coopération technique, l’un pour l’implantation du GANP et l’autre porte sur le fonctionnement de l’Organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) d’Amérique latine, connue sous l’appellation « Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité » (SRVSOP).

2.5 Le secteur du transport aérien de la Région Amérique du Sud a connu ces dernières années un taux de croissance élevé. Cette croissance doit être accompagnée d’améliorations dans les domaines de la sécurité et de l’efficacité du système de gestion de la circulation aérienne. D’importantes améliorations ont pu être apportées dans ces deux domaines, mais l’engagement au plus haut niveau est nécessaire pour faire face aux défis d’une croissance continue du secteur.

## 3. SUITE À DONNER

3.1 L’Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l’information présentée ici ;
- b) à soutenir les initiatives de la Région Amérique du Sud visant à assurer le développement sûr et ordonné de l’aviation civile, en fixant des objectifs pour 2016 dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne.