



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

ACTIVITÉS DE COOPÉRATION RÉGIONALE DANS LA RÉGION SAM – RÔLE DU RASG-PA DANS L'INTÉGRAION DES ORGANISATIONS RÉGIONALES

[Note présentée par le Pérou appuyé par les États de la Région SAM de l'OACI et les États de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La note de travail présentée par le Conseil de l'OACI contient une mise à jour relative aux activités de l'organisation à l'appui des mécanismes régionaux de planification et de mise en œuvre à la lumière des exigences actuelles et appuyant directement le développement durable de l'aviation dans le monde entier.

La présente note de travail communique des informations sur les travaux réalisés par la Région Amérique du Sud (SAM) comme un exemple de l'approche coordonnée et intégrée du Bureau régional, des États et du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) pour identifier les priorités régionales et élaborer un plan régional de sécurité fondé sur le *Plan sur la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) qui associe les efforts des régions, des pays et de l'industrie.

L'attention est attirée sur les interrelations entre les diverses initiatives de la Région SAM (Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), le programme pilote pour la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS), le mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) et les équipes de sécurité (CST), afin de relever les défis et réagir face aux risques d'une région où une augmentation du trafic aérien est prévue.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à approuver la note de travail et s'assurer du soutien aux bureaux régionaux quant à cette initiative en tant que base principale de la coordination régionale ;
- b) à encourager les États, les organisations régionales et l'industrie dans son ensemble à participer activement et avec détermination aux travaux du Groupe régional de planification et mise en œuvre (PIRG), du Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) et de leurs organisations contributantes respectives ;

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

² Belize, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

c) à s'assurer que le mandat proposé du RASG est suffisamment souple pour que chaque RASG puisse établir ses propres procédures internes de la meilleure manière possible afin de tenir compte des conditions spécifiques de la région et encourager la plus pleine participation de ses membres.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – Sécurité de l'aviation
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Note A40-WP/053, Mise à jour sur les mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de la déclaration du quatrième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/4), les États SAM ont approuvé, à la toute dernière réunion des directeurs de l'aviation civile (RAAC/16, décembre 2018), le Plan de sécurité d'Amérique du Sud (SAMSP), en tenant compte de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et en conformité avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et le GASP.

1.2 L'OACI encourage la planification et la mise en œuvre régionale, la collecte de données, l'échange d'informations, l'identification et l'élimination des lacunes en matière de navigation aérienne, et la coordination des activités à travers différents mécanismes régionaux dans le but d'améliorer la sécurité et de mettre en commun les efforts de mise en œuvre dans le domaine de la navigation aérienne.

1.3 Ce qui précède a été directement complété par les travaux de divers mécanismes régionaux d'appui à la mise en œuvre, comme les PIRG et les RASG, qui contribuent grandement à la mise en œuvre régionale du GANP et du GASP.

1.4 Le Conseil de l'OACI a présenté une note de travail dans laquelle il fournit une mise à jour des activités de l'Organisation à l'appui de ces mécanismes régionaux de planification et de mise en œuvre et il a proposé à l'Assemblée une mise à jour et une harmonisation corrélatives du mandat des PIRG et des RASG.

1.5 Par ailleurs, l'édition 2020-2022 du GASP a identifié des stratégies de collaboration avec les partenaires clés de l'aviation à l'appui de l'utilisation de capacités de modélisation proactives des risques, en tant qu'initiative de renforcement de la sécurité (SEI), et appelé les États à promouvoir des associations comme les équipes commerciales de sécurité de l'aviation et à y participer, afin d'identifier et de mettre en œuvre des mesures pour améliorer la sécurité du système. Cette initiative est conforme à l'Objectif de développement durable 17 des Nations Unies, « Renforcer les moyens de mettre en œuvre le partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser. »

1.6 De plus, l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, § 5.4.2, prévoit que « les États devront encourager l'établissement de réseaux de partage ou d'échange d'informations parmi les utilisateurs du système de l'aviation, et faciliter le partage et l'échange des informations sur la sécurité, sous réserve des dispositions nationales ».

1.7 En dépit de tous les efforts qui ont été faits, les États continuent de faire face à des défis en matière de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, du plan national de sécurité (PNS) et du GASP. Il est donc important de souligner le rôle joué par le RASG-PA dans le regroupement des différentes parties prenantes du système de l'aviation, et l'interrelation entre les diverses initiatives dans la Région SAM : SRVSOP, programme pilote aux fins de la mise en œuvre du PNS, ARCM, CST, visant à relever les défis auxquels fait face l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 Pour répondre aux nouveaux défis, il est essentiel que toutes les parties prenantes du système mondial de l'aviation – États, organisations internationales et régionales, industrie et utilisateurs de l'espace aérien – œuvrent proactivement ensemble, et que les activités des PIRG et des RASG soient rattachés à ce projet.

2.2 La contribution des États et des organisations internationales sous la forme de propositions d'initiatives, de recherches, de notes de travail et de la participation active de représentants de haut niveau des États avec les conseils des experts techniques, devrait être l'engagement indispensable de toutes les parties prenantes.

2.3 Cela inclut les retours continus d'informations de la part des États afin d'identifier et de diffuser, par le biais des PIRG et des RASG, les opportunités d'amélioration, les recommandations et les mesures nécessaires aux organes directeurs de l'OACI pour prendre des décisions quant à de possibles amendements aux dispositions, plans mondiaux, documents d'orientation ou pour ce qui est de la priorisation des ressources de l'Organisation, ainsi qu'aux fins du suivi des progrès de la mise en œuvre des plans mondiaux.

2.4 La Région SAM a fait de grands progrès dans le cadre de ses travaux collaboratifs et proactifs pour relever les défis dans la région. Dans ce contexte, elle a défini dans son plan régional les responsabilités des parties prenantes, y compris les RASG.

2.5 Au nombre des exemples de processus régionaux qui, à travers une démarche intégrée, ont permis aux États d'atteindre les objectifs fixés dans leurs plans régionaux de sécurité de l'aviation et de mettre en œuvre le GASP, figurent les suivants :

2.5.1 L'Organisation régionale latino-américaine de supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) a établi, en 1998, une entente entre la CLAC et l'OACI. La SRVSOP élabore et met en œuvre un ensemble harmonisé de normes, procédures, programmes de formation et une coopération horizontale. Elle vise à élever les niveaux de mise en œuvre effective (EI) des États par le biais d'économies d'échelle.

2.5.2 Le mécanisme de coopération régionale AIG (ARCM) fournit un appui afin d'améliorer l'EI des États membres dans le domaine AIG et participe à la coordination de la coopération AIG parmi les États membres de l'ARCM. Il fournira également des informations proactives au RASG-PA et aux PNS nationaux aux fins de la gestion de la sécurité de l'aviation.

2.5.3 Sur la base de l'initiative de l'Association internationale du transport aérien (IATA) et du plan pilote de mise en œuvre du PNS du Bureau SAM, le RASG-PA appuie les PNS des États via les CST, auxquels tous les membres participent sur un pied d'égalité, respectant tous les points de vue comme étant dignes de considération, travaillant à partir de données vers un but commun et volontaire afin d'identifier les dangers, d'évaluer les risques et de concevoir des stratégies d'atténuation au niveau national, dans la ligne des travaux menés par l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation – Continent américain (PA-RAST), qui est un élément essentiel du RASG-PA. Une augmentation significative du nombre de CST établies dans la région a été noté ces dernières années, ce qui est une preuve du succès du modèle.

2.6 Les dispositions de la nouvelle version du GASP élargissent substantiellement le rôle des RASG dans leurs régions respectives, mais le mandat proposé par le Conseil de l'OACI semble entrer inutilement dans des questions qui ne sont pas directement liées à la gestion des risques au niveau régional, qui est ce que l'on attend d'une RASG.

2.7 À cet égard, on reconnaît l'importance d'une RASG dans l'établissement de processus de supervision des performances de sécurité, fondés sur les données et les informations reçues de sources diverses : données réactives et proactives provenant de l'industrie, informations sur les programmes de vérification de la conformité liés au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (RSOO), les résultats des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Organisation régionale

d'enquêtes sur les accidents et incidents), informations provenant des fournisseurs de services de navigation aérienne et d'autres sources pertinentes, dont rend clairement compte l'édition 2020-2022 du GASP. À ce titre, le RASG-PA s'est penché sur l'identification d'opportunités d'amélioration et de modification des processus via des analyses d'écart.

2.8 Il résulte de l'analyse figurant dans la présente note que le mandat proposé par le Conseil de l'OACI introduirait une rigidité excessive dans les processus de gestion d'une RASG, qui traiterait d'autres questions qui ne sont pas consignées dans le GASP puisqu'elles ne se rapportent pas directement à la gestion des risques, à la promotion et à la supervision de la sécurité au niveau régional.

2.9 Concernant les questions administratives, il n'a pas été fourni de justification suffisante de l'utilisation excessive du verbe « devra » au regard de l'ordre du jour des réunions lié à l'ordre du jour d'autres groupes, l'utilisation de la téléconférence ou l'imposition d'une règle exigeant que le rôle des représentants de l'industrie se limite à celui d'observateurs. Cette dernière mesure renverse la logique adoptée par d'autres groupes, par exemple le RASG-PA, dans la mesure où une RASG repose sur la pleine et égale coopération entre les États et l'industrie.

2.10 Pour ce qui est des mandats supplémentaires, une fois encore il n'y a pas de rapport direct ou de motif suffisant pour assigner aux RASG des tâches de médiation en ce qui concerne les accords bilatéraux ou multilatéraux ou l'identification de questions de sécurité, d'environnement ou d'autres questions économiques de transport aérien avec leurs propres ressources. Les ressources à la disposition des RASG sont limitées et partagées entre les États et l'industrie ; cela suppose qu'une RASG devrait décider de la manière dont elle utilise les ressources dont elle dispose en fonction de ses propres considérations, et non en raison de dispositions prévues dans un mandat type.

2.11 Par suite, aucun argument convaincant n'a été avancés quant à savoir pourquoi aucune propositions ni recommandation n'a été présentée qui laisserait chaque RASG décider de la meilleure manière de mener ses travaux conformément aux caractéristiques spécifiques de sa région.

3. CONCLUSION

3.1 L'exploitation des PIRG et des RASG dans le monde, avec un exemple tangible dans la Région SAM, illustre l'impulsion donnée à la planification régionale, permettant la fusion effective de l'approche descendante impliquant des orientations au niveau international et l'harmonisation au niveau régional, et une approche ascendante fondée sur la planification nationale des États.

3.2 L'appui des bureaux régionaux de l'OACI à ces initiatives est essentiel et crucial si l'on veut que les États soient en mesure d'assumer leurs responsabilités en matière de la sécurité de l'aviation et de navigation aérienne ; cet appui est en train de devenir la pierre angulaire d'une coordination visant à promouvoir les efforts collaboratifs et proactifs de toutes les parties prenantes. À ce titre, les États, les organisations régionales et l'industrie dans son ensemble devraient être encouragés à participer activement et avec détermination aux travaux des PIRG et des RASG et leurs organisations contributantes respectives.

3.3 En conséquence, sur la base de cette analyse, il est proposé que les termes du mandat soient considérés comme des exemples non contraignants dans le cas des PIRG et des RASG, afin que les groupes régionaux ait un mandat clair et suffisamment souple pour mener à bien leurs procédures en accord avec les réalités de leur région dans le but d'appuyer effectivement et efficacement la mise en œuvre des dispositions des plans mondiaux GANP et GASP.

A40-WP/432
TE/185

— 6 —

— FIN —