



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

- Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**
6.1 : Plan stratégique
6.1.1 : Vision et aperçu de l'édition de 2020-2022 du Plan
pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

**APPUI RÉGIONAL À LA MISE EN ŒUVRE
DE L'ÉDITION DE 2020-2022 DU GASP**

(Note présentée par le Brésil au nom des États SAM¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose l'appui fourni par les États de la région Amérique du Sud (SAM) à l'édition de 2020-2022 proposée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et formule quelques recommandations pour l'amélioration de son efficacité et la reconnaissance des efforts régionaux pour la mise en œuvre.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de la présente note de travail ;
- b) soutenir les mesures décrites au paragraphe 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 1997, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde – GASP a évolué et constitue actuellement le cadre stratégique pour le déploiement des efforts mondiaux, régionaux et nationaux de mise en œuvre des initiatives de gestion de la sécurité. Le plan a soutenu l'amélioration de la sécurité dans les États en créant un cadre commun pour soutenir la collaboration entre les États et l'industrie pour la réalisation d'un système d'aviation civile plus sécurisé.

¹ Soutenu par 13 États contractants (Argentine, la République de Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Surinam, Uruguay et République bolivarienne du Venezuela).

1.2 Historiquement, la région Amérique du Sud (SAM) a activement soutenu la réalisation des objectifs mondiaux fixés par le GASP et pris plusieurs initiatives pour soutenir la réalisation de ces objectifs. Le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) est l'une des principales initiatives prises par cette région. Ce groupe a été créé en novembre 2008 pour servir d'organe de coordination afin d'harmoniser et coordonner les efforts en matière de sécurité visant à réduire les risques de l'aviation dans les régions Amérique du Nord, Amérique centrale, Caraïbes (NAM/CAR), et SAM, et promouvoir la mise en œuvre proactive des initiatives de sécurité identifiées par toutes les parties prenantes. Un objectif atteint grâce à l'implication de toutes les parties prenantes, notamment l'OACI, les États/territoires, les organisations internationales, et l'industrie.

1.3 Dans le but d'harmoniser les efforts de l'OACI et les objectifs de développement durable (ODD) fixés par les Nations Unies pour assurer la prospérité de l'humanité et la protection de l'environnement, la 39^e Session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A39/25 - *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030* qui prie instamment les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien, en mettant effectivement en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les politiques, tout en intégrant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement respectifs et en lui accordant une plus haute priorité, soutenue par de solides plans stratégiques du transport aérien et les plans directeurs de l'aviation civile pour atteindre les ODD.

1.4 De la même manière et pour promouvoir la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS) auprès des États SAM, la Région a élaboré un projet pilote sur la mise en œuvre du PNS. Onze États SAM sur 13 participent à ce projet qui vise à assurer la mise en place du PNS en 2020 et atteindre l'efficacité du PNS en 2025. Comme pour d'autres initiatives susmentionnées, les objectifs du PNS ont été harmonisés avec ceux du GASP.

2. ANALYSE

2.1 Étant le résultat d'une collaboration entre l'industrie, les organisations et les États de toutes les régions de l'OACI sous la coordination du Secrétariat de l'OACI, le plan proposé pour la période 2020-2022 s'appuie sur l'évolution continue de son efficacité et de sa pertinence. La mission du plan qui consiste à améliorer continuellement la performance de sécurité de l'aviation sur le plan international en servant de cadre de collaboration pour les États, les régions, et l'industrie, est intégralement soutenu par les États dans la région SAM.

2.2 À travers cette note de travail, la région SAM exprime son engagement à développer un système d'aviation civile sécurisé, sûr, efficace et durable. Dans cet objectif, les États se sont activement engagés dans l'élaboration et la mise en œuvre de mesures pour atteindre ces objectifs, en particulier celles prévues dans le GASP.

2.3 La région se félicite aussi de l'importance accrue accordée par l'édition de 2020-2022 proposée du GASP au rôle des initiatives multisectorielles volontaires comme le RASG-PA dans l'atteinte de ses objectifs. Nous croyons fermement que ces initiatives proactives non réglementaires peuvent contribuer à l'élaboration de mesures de renforcement de la sécurité tout en soutenant l'instauration de la culture de sécurité positive nécessaire pour permettre la mise en œuvre durable de ces améliorations dans différentes régions. Cette conviction est fondée sur l'hypothèse selon laquelle toutes les parties prenantes de l'aviation doivent participer à cette initiative afin d'améliorer continuellement la sécurité. L'un des principaux avantages des RASG a été de créer un environnement dans lequel l'industrie et les États peuvent ouvertement échanger les données sur la sécurité, partager les meilleures pratiques et

adopter volontairement des améliorations de la sécurité de manière concertée, sans hiérarchie ou sans risque de sanctions, conformément aux SARP de l'Annexe 19.

2.4 Par ailleurs, l'appui des bureaux régionaux de l'OACI aux initiatives susmentionnées est crucial pour la préservation de leur pertinence et de leur efficacité, notamment celui apporté aux réunions du RASG-PA, y compris les services de secrétariat fournis par le bureau régional SAM de l'OACI, à la plénière et au Comité directeur exécutif.

2.5 La région partage aussi la vision proposée pour le GASP et qui consiste à réaliser et maintenir l'objectif ambitieux de sécurité de zéro décès sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà. L'adoption de catégories d'accidents à haut risque auxquelles la priorité doit être accordée dans les plans régionaux et nationaux est aussi soutenue. En effet, la prise en compte des collisions en vol dans l'ensemble des « priorités de sécurité mondiales » précédemment identifiées a déjà été adoptée par le RASG-PA dans l'élaboration des améliorations de la sécurité.

2.6 Une initiative positive proposée par le Secrétariat de l'OACI pour le GASP a été de créer un cadre pour les indicateurs de la performance de sécurité prescrits susceptibles d'aider les États à identifier des exemples qui leur seraient applicables. Toutefois, il est important de reconnaître qu'il n'existe pas de modèle universellement applicable pour la mise en œuvre des fonctions proactives de gestion de la sécurité. Chaque État est en définitive responsable de l'identification de ce qui est le mieux adapté à la taille et à la complexité de son système de l'aviation. Il est noté que d'autres exemples sont aussi disponibles sur site web de l'OACI sur la gestion de la mise en œuvre de la sécurité <https://www.icao.int/smi> et les exemples proposés peuvent être ajoutés à cette liste.

2.7 La région partage la vision proposée pour le GASP qui consiste à « atteindre et maintenir un objectif de sécurité ambitieux de zéro décès sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà », et continuera à la soutenir, et de :

- a) promouvoir une culture positive de la sécurité ;
- b) reconnaître et promouvoir la responsabilité du secteur de l'aviation dans la sécurité du public ;
- c) encourager la collaboration, le travail d'équipe et l'apprentissage partagé dans la gestion de la sécurité ;
- d) protéger les données de sécurité et les informations sur la sécurité ;
- e) promouvoir le partage et l'échange d'informations sur la sécurité ;
- f) prendre des décisions fondées sur les données ;
- g) accorder la priorité aux mesures de résolution des questions de sécurité à travers une approche fondée sur le risque ;
- h) allouer des ressources à l'identification et à l'analyse des dangers, et remédier à leurs conséquences ou résultats par une approche fondée sur le risque ;
- i) gérer de manière proactive les questions de sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 La région va continuer à soutenir l'évolution continue du GASP et de son édition de 2020-2022, ainsi que son intégration dans les initiatives régionales et nationales pour l'amélioration de la sécurité dans le monde.

3.2 La Conférence est invitée à :

- j) soutenir l'adoption du procès-verbal en ce qui concerne l'édition de 2020-2022 du GASP, compte tenu des recommandations qui figurent ci-dessous ;
- k) soutenir la mise en œuvre du GASP et des objectifs de sécurité du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) à travers les plans de sécurité régionaux et nationaux ;
- l) soutenir le projet pilote de mise en œuvre du PNS de la région SAM comme moyen de réalisation des objectifs du GASP en ce qui concerne le PNS;
- m) soutenir les initiatives qui renforcent la collaboration régionale entre les États et l'industrie dans le cadre de mécanismes régionaux volontaires;
- n) reconnaître l'importance des RASG dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI visés dans le GASP ;
- o) promouvoir la participation des États et des organisations de l'industrie à leurs RASG respectifs ;
- p) saluer le travail des RASG en tant qu'initiative multisectorielle volontaire et proactive sur l'amélioration continue de la performance de sécurité dans le monde;
- q) saluer le travail fait par les bureaux régionaux SAM et NACC de l'OACI pour soutenir l'amélioration continue du RASG-PA;
- r) proposer le transfert des exemples d'indicateurs de performance de sécurité du GASP sur le site web de la gestion de la mise en œuvre de la sécurité de l'OACI.