



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

SUITE DONNÉE À LA DÉCLARATION DE PORT-OF-SPAIN

(Note présentée par Trinité-et-Tobago avec l'appui des États suivants : Antigua-et-Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Curaçao, El Salvador, France (Antilles françaises), Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Pays-Bas (Bonaire, Saba et Sint Eustatius), République dominicaine, Royaume-Uni (Anguilla, Bermudes, Îles Cayman, Îles Turks et Caicos, Îles Vierges britanniques et Montserrat) Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte Lucie, Saint Martin, Saint-Vincent-et- Grenadines, Trinité-et-Tobago, et les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès réalisés par les États d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et Caraïbes (NAM/CAR) dans leur engagement à atteindre les objectifs de sécurité et de navigation aérienne énoncés dans la Déclaration de Port-of-Spain.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations présentées sur les progrès réalisés et l'engagement formulé dans la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne énoncés dans la Déclaration de Port-of-Spain, notamment le suivi ultérieur à effectuer après 2016 ;
- à recommander toutes mesures permettant de renforcer l'exécution des objectifs régionaux de la Déclaration de Port-of-Spain ;
- à inviter instamment l'OACI à veiller à ce que les engagements de la Déclaration qui n'ont pas encore été remplis soient considérés comme toujours valables et planifiés dans les activités futures.

Note : Bien que de nombreux éléments de la Déclaration de Port-of-Spain n'aient pas été abordés, ils restent pertinents et devraient continuer à être poursuivis dans le cadre de l'Intention de la Déclaration de Bahamas qui a maintenant été signée et qui identifie les plans d'action spécifiques des États inclus dans les engagements qui ne seront pas mis en œuvre pour la date-butoir de décembre 2016.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques : Sécurité, et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Déclaration de Port-of-Spain (http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/NACCDCA5/POSDeclarationEN_SP.pdf)

1. INTRODUCTION

1.1 Donnant suite à l'engagement des États à se conformer à la Convention de Chicago de l'OACI, aux objectifs établis dans le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), et reconnaissant que l'approche conjointe à la résolution des problèmes d'intérêt commun adoptée avec les mécanismes régionaux de coopération implantés avec succès, les Directeurs de l'aviation civile d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes sont convenus, à leur cinquième Réunion (NACC/DCA/5) tenue à Port-of-Spain (Trinité-et-Tobago) du 28 au 30 avril 2014, d'établir et de s'engager à réaliser les objectifs de sécurité et de navigation aérienne énoncés dans la Déclaration de Port-of-Spain (POS). Ces objectifs sont devenus une série d'indicateurs et de critères, ainsi que le tableau de bord de performances pour les régions NAM/CAR.

1.2 La surveillance des objectifs POS et les comptes rendus connexes sont effectués régulièrement, les mesures et les améliorations correspondantes étant adoptées pour assurer que les avantages découlant de ces objectifs soient obtenus.

2. ANALYSE

2.1 Objectifs de sécurité POS

Supervision de la sécurité : Taux régional moyen de 80% de mise en œuvre effective (EI) d'ici décembre 2016

2.1.1 Depuis les premiers audits du Programme universel de supervision de la sécurité – Approche systémique globale (USOAP-CSA), 13 États NAM/CAR ont reçu une mission de validation coordonnée (ICVM) de l'OACI, et deux missions d'audit USOAP. Depuis 2015, presque tous les États ont reçu une assistance adaptée de la part du Bureau NACC, dans le cadre de la stratégie NACC Aucun pays laissé de côté (NCLB).

2.1.2 Des mesures spéciales visant à résoudre les préoccupations significatives de sécurité (SSC) actuelles ont été appliquées au titre de la stratégie NCLB. En 2014, le taux régional de mise en œuvre effective était d'environ 67%, et en juin 2016, il était de 69,02%. Depuis la mise en œuvre de la stratégie NCLB de NACC en 2015, avec l'assistance et les résultats d'une ICVM en 2016 à intégrer dans le taux EI régional et trois activités de validation hors-site à achever en 2016, une hausse de 6 points au moins est prévue.

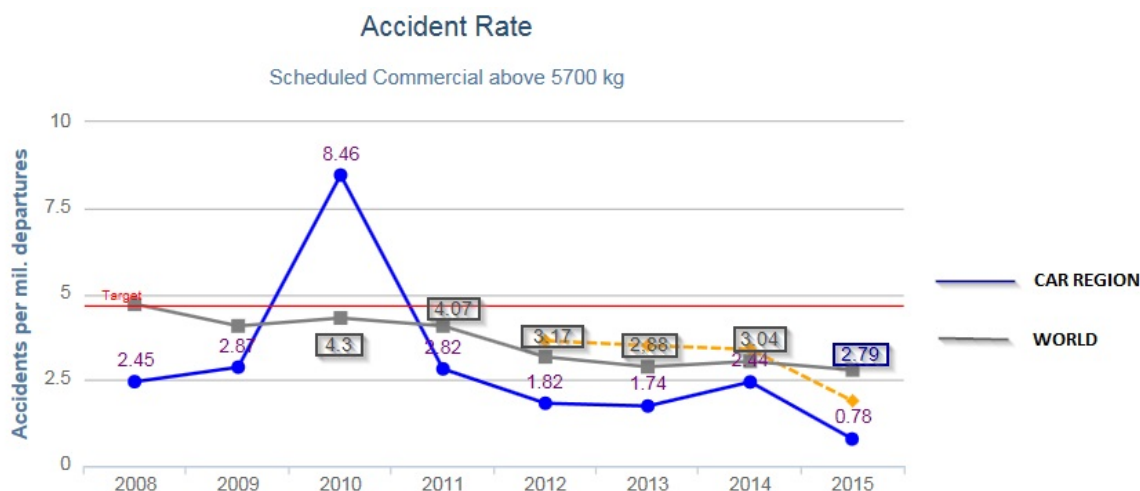
2.1.3 Pour le moment, 13 États NAM/CAR ont dépassé de 60% d'EI la cible GASP.

Supervision de la sécurité: Aucun État de la région n'aura un taux EI inférieur à 70% pour la mise en œuvre effective des Éléments cruciaux 3 (Personnel CAA) et 4 (Compétences des inspecteurs) de l'USOAP de l'OACI d'ici décembre 2016

2.1.4 À l'instar du taux régional moyen EI visé, le taux EI des éléments cruciaux CE3 et CE4 vont sans doute augmenter. Les taux actuels pour les CE3 et CE4 de la région NAM/CAR sont de 68,36% et 59,15% respectivement.

Accidents: Avec 2010 comme base de référence, réduction de 50% des risques de fatalités dans les accidents de la région CAR pour la Partie 121 ou les opérations de transport aérien commercial d’ici 2020.

2.1.5 Le tableau ci-après (source: iStars) montre que le taux d’accident dans la région CAR (ligne bleue) pour les aéronefs de masse supérieure à 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers a baissé graduellement, pour atteindre 0,78 accidents par 1 000 000 départs en 2015, avec une tendance à la baisse. D’après une telle performance, l’objectif visé a été dépassé de nouveau en 2015. Le taux d’accident de la région CAR est conforme au taux mondial.



Sorties de piste (RE): Réduction de 20% du taux de sorties de piste par rapport à la moyenne régionale de 2007-2012 d’ici décembre 2016

2.1.6 Dans le cadre des Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) du Groupe régional de la sécurité aérienne–Pan America (RASG-PA) et d’autres activités régionales pour la sécurité, les sorties de piste ont été examinées et ont fait l’objet de mesures d’atténuation adoptées par les autorités réglementaires et aéroportuaires. Ces mesures consistent essentiellement à prendre des mesures fréquentes du coefficient de frottement des pistes pour en maintenir le bon état, réduire les distances de freinage déclarées pour offrir des aires de sécurité d’extrémité de piste (RESA) et communiquer les conditions des pistes mouillées ou comportant des irrégularités. Des informations complètes sur les RE ne sont pas disponibles pour le moment. L’évaluation finale de cet objectif sera faite sur la base des informations ADREP.

Aérodromes: Certification de 48% des aérodromes internationaux de la région CAR d’ici décembre 2016

2.1.7 Au 31 mars 2015, - 32,7% des aérodromes internationaux ont été certifiés. Au 30 avril 2016, – 36% des aérodromes ont été certifiés. Ce pourcentage devrait atteindre 48% d’ici décembre 2016, compte tenu du processus de certification actuel suivi par plusieurs États dans le cadre de la stratégie NCLB de la NACC.

Mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSP) et du Système de gestion de la sécurité (SMS) : Mise en œuvre de la Phase 1 du SSP, acceptation de l'indicateur de performance SMS du fournisseur de services et établissement d'un premier Niveau accepté de performance de sécurité (ALoSP) dans 60% des États d'ici décembre 2016

Mise en œuvre du SSP et du SMS : Mise en œuvre de la Phase I du SMS par 60% des fournisseurs de services avec un minimum de procédure fonctionnelle de gestion de risques en phase réactive, d'ici décembre 2016

2.1.8 Actuellement, 95,24% des États NAM/CAR ont mis en œuvre le Niveau 1 de leur SSP et 42,86% le Niveau 2 de leur SSP. Un suivi étroit de la mise en œuvre de SSP est en cours auprès des points de contact nationaux (PoC), pour vérifier l'avancement des travaux; il est noté que, dans la mise en œuvre des SSP, les États devraient bâtir sur leurs systèmes fondamentaux de supervision de la sécurité et l'exigence de mise en œuvre de SMS par les fournisseurs de services est incluse dans le SSP.

2.2 Objectifs de navigation aérienne POS

Approche – Navigation fondée sur les performances (PBN): Procédures d'approche avec guidage vertical (APV) et mise en œuvre de la navigation verticale barométrique (Baro-VNAV) par les fournisseurs de services et les utilisateurs pour 80% des pistes d'approche aux instruments, d'ici décembre 2016

2.2.1 En application de la Résolution A37-11 de l'Assemblée visant la mise en œuvre de pistes d'approche aux instruments faisant l'objet de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) et navigation verticale barométrique (Baro-VNAV) mises à jour, le taux de réalisation de 85,4% a été atteint, par rapport au taux prévu de 80%, mais il reste encore inférieur à l'objectif PBN de 100% pour 2016.

Gestion des flux de trafic aérien (ATFM): Mesures ATFM disponibles dans tous les centres de contrôle de zone (ACC) pour toutes (100%) les régions d'information de vol (FIR), d'ici décembre 2018

2.2.2 Pour le moment, cet objectif n'a été réalisé qu'à 60%. Une assistance adaptée et plusieurs réunions sont prévues pour en assurer la réalisation totale d'ici la date-butée visée.

Gestion de renseignements aéronautiques (AIM) : Transition de tous (100%) les services d'information aéronautique (AIS) afin de mettre en œuvre les éléments requis de la Phase I du Plan de route AIM, d'ici décembre 2016

2.2.3 En date de juillet 2016, 85% des États NAM/CAR avaient mis en œuvre la Phase 1 de la transition AIS-à-AIM, incluant les activités suivantes : mise en œuvre de la régularisation et du contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC), surveillance de la conformité, suivi des différences des États par rapport aux dispositions des Annexes 4 et 15, mise en œuvre du Système géodésique mondial 1984 (WGS-84) et gestion de la qualité.

Coordination/Transfert numérique Sol-Sol: Mise en œuvre minimale d'une interface par tous les ACC applicables dans 50% des FIR, afin d'utiliser les communications de données entre installations ATS (AIDC)/ échange de données en direct (OLDI) avec les ACC avoisinants, d'ici décembre 2016

2.2.4 Sur les 44 régions d'information de vol (FIR) des régions NAM/CAR, 37 avaient mis en œuvre les AIDC par l'échange de données de plans de vol et en appliquant les Procédures des services de navigation aérienne Amérique du Nord (NAM/PANS ICD). Cette mise en œuvre représente un taux de 84,09%, remplaçant l'objectif initial de 50%.

Avantages pour l'environnement: Réduire de 40 000 tonnes par an les émissions régionales de CO₂ grâce à la mise en œuvre de la PBN, d'ici décembre 2016

2.2.5 À l'issue du processus d'optimisation du réseau de routes dans la région CAR en 2015, l'objectif de réduction annuelle de 40 000 tonnes de CO₂ fait encore l'objet d'évaluation, dépendamment de la mise en œuvre finale de la PBN, qui prévoit d'autres réductions annuelles de CO₂ durant 2016 si les plans de mise en œuvre établis pour cette année sont exécutés. La plupart des États ont utilisé l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), tandis que d'autres ont calculé le niveau de réduction en collaboration avec les exploitants de services aériens.

2.3 Suivi ultérieur des objectifs de la Déclaration de Port-of-Spain

2.3.1 Dans le cadre de la mise en œuvre basée sur les performances dans les régions NAM/CAR, les États/Directeurs de l'aviation civile étaient déjà convenus à la réunion NACC/DCA/6 que le suivi ultérieur des objectifs de sécurité et de navigation aérienne après 2016 au titre de la Stratégie NCLB de la NACC.

2.3.2 Au titre de la Stratégie NCLB de la NACC, l'évaluation et l'identification des améliorations/objectifs d'exploitation et de sécurité existants ou prévus, ainsi que le renforcement de la mise en œuvre pour réaliser les objectifs POS existants, sont en cours.