



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE DU GASP, ÉDITION 2020-2022

[Note présentée par le Pérou et appuyée par les États suivants² de la Région SAM et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite du soutien des États de la Région SAM au projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présenté par l'OACI, qui donne des orientations claires et nécessaires sur l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, en établissant une stratégie, des objectifs, des priorités et des initiatives de collaboration avec l'industrie et en définissant les rôles et responsabilités. La Région Amérique du Sud (SAM) a mis à jour son plan de sécurité de l'aviation en pleine conformité avec le GASP. La Région reconnaît l'importance de groupes comme les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), dont les travaux ont contribué effectivement et efficacement à l'élaboration d'initiatives visant à éliminer les risques de sécurité de l'aviation. La Région souligne l'importance de l'appui fourni par le Bureau régional pour atteindre les objectifs en matière de sécurité de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à encourager la participation des États et entités de l'industrie aux RASG respectifs ;
- à appuyer les initiatives qui favorisent la collaboration de toutes les parties prenantes du système mondial de l'aviation, par le biais de mécanismes volontaires ;
- à appuyer le projet pilote de mise en œuvre du plan national de sécurité (PNS) dans la Région SAM afin d'atteindre les objectifs du GASP et de s'assurer qu'aucun État ne soit laissé de côté ;
- à envisager l'inclusion dans les éditions à venir des plans mondiaux de l'OACI d'une section commune sur l'importance du renforcement des capacités de gestion de l'aviation civile des États comme élément clé dans la réalisation de leurs objectifs.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — *Sécurité*.

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

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

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet. |
| <i>Références :</i> | Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> |

1. INTRODUCTION

1.1 Le projet d'édition 2020-2022 du GASP fixe la stratégie de l'aviation civile pour le prochain triennat, avec des objectifs et des priorités aux fins de l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

1.2 Depuis 1997, le GASP a été mis à jour tous les trois ans, changeant en fonction des nouveaux défis de l'aviation pour devenir le guide principal dans l'élaboration d'une stratégie harmonisée de sécurité de l'aviation et la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation afin de réduire constamment le nombre des accidents mortels, les risques existants et les occurrences y afférant.

1.3 En particulier, ce nouveau projet d'édition a été compilé par un groupe d'étude établi par l'OACI, auquel ont largement participé des experts industriels et des experts en réglementation. Des observations ont également été formulées par les États et leurs propositions y ont été intégrées.

1.4 D'un point de vue structurel, cette édition se compose d'une partie sur l'aspect planification de la sécurité de l'aviation et d'une autre sur la mise en œuvre d'initiatives conçues pour renforcer et accroître la sécurité de l'aviation.

1.5 En outre, le GASP indique que les régions et les États seront encouragés à élaborer des plans régionaux et le plan national de sécurité de l'aviation en ligne avec les objectifs et les catégories à risque élevé (HRC). Il inclut également des indicateurs à utiliser pour mesurer les progrès vers la réalisation des objectifs. Il fournit aussi un cadre dans lequel les régions, les États et l'industrie peuvent collaborer pour s'attaquer aux risques de sécurité de l'aviation et dans lequel les RASG et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont essentiels à la mise en œuvre effective du GASP et du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750).

1.6 Le Bureau régional Amérique du Sud de l'OACI, au nom des États de la Région SAM, et les organisations internationales concernées, ont publié, en mai 2019, la version à jour du plan de sécurité SAM (SAMSP), qui est pleinement en ligne avec les objectifs et la stratégie exposés dans l'édition 2020–2022 du GASP.

1.7 La planification et la mise en œuvre du Plan prévoit la participation active, coordonnée et coopérative de toutes les parties intéressées, des États de la Région SAM, du Bureau Amérique du Sud de l'OACI, du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Continent américain (RASG-PA), du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) et du mécanisme régional de coopération (ARCM) en matière d'enquêtes et de prévision des accidents et incidents d'aviation (AIG), en définissant les fonctions qu'assumera chacune de ces parties prenantes.

1.8 En outre, aux fins d'une mise en œuvre effective du PNS, la Région SAM, sur les indications du Bureau régional OACI, a conçu un projet pilote pour permettre aux États d'atteindre l'objectif d'établissement du PNS d'ici 2020 et sa mise en œuvre en 2025.

2. ANALYSE

2.1 Les États de la Région SAM qui présentent cette note sont déterminés à travailler de concert à la réalisation des objectifs fixés dans l'édition 2020-2022 du GASP afin de contribuer au développement de la sécurité, l'efficacité et la viabilité du système de l'aviation, en s'assurant qu'aucun État n'est laissé de côté.

2.2 La Région SAM déclare également qu'elle partage pleinement l'objectif ambitieux de sécurité de zéro décès dans les opérations commerciales d'ici 2030, et l'adoption des HRC auxquelles devrait être accordée la priorité, en raison de leur incidence sur le taux d'accidents, dans les plans régionaux et nationaux.

2.3 La Région applaudit à la décision de l'OACI de préciser le rôle important des RASG en établissant ces groupes de gestion collaborative intégrée des risques, dont les travaux sont fondés sur une méthodologie guidée par les données, dans le cadre du GASP, aux fins du développement d'initiatives proactives d'atténuation des risques et de questions relatives à la sécurité de l'aviation, une importance spéciale étant accordée à l'échange d'informations dans un contexte protégé et non punitif.

2.4 La Région se réjouit de l'appui total apporté et des initiatives mises au point par le Bureau régional, qui joue en outre un rôle de coordination, car il serait impossible d'atteindre les objectifs établis sans son soutien.

2.5 Nonobstant ce qui précède, la Région SAM souhaite proposer en particulier que, dans le cadre de la révision prochaine du GASP et des divers plans mondiaux établis par l'OACI, il soit envisager d'inclure les aspects du renforcement des capacités des États.

2.6 Comme le renforcement des capacités des entités de gestion du système de l'aviation des États est essentiel à l'atteinte des objectifs fixés dans les plans régionaux et nationaux, un État doté de capacités et de personnel compétent pourrait faire la différence dans la mise en œuvre effective et durable des objectifs fixés dans les plans mondiaux de l'OACI et dans la mise en œuvre marginale.

2.7 Dans ce contexte, la proposition vise à fournir aux États un outil supplémentaire afin de produire l'effet souhaité sur la mise en œuvre des plans mondiaux de l'OACI au regard de la sécurité et de la connectivité améliorées du transport aérien, et ainsi stimuler leur développement social et économique, et renforcer leur positionnement technique et indépendant dans la prise de décision.

3. CONCLUSION

3.1 L'édition 2020-2022 du GASP donne des orientations claires et nécessaires sur l'élaboration de plans régionaux ou nationaux de sécurité de l'aviation en établissant une stratégie, des objectifs, des priorités et des initiatives de collaboration avec l'industrie et en définissant les rôles et responsabilités.

3.2 La région SAM a mis à jour son plan de sécurité de l'aviation en pleine conformité avec le GASP.

3.3 Elle reconnaît l'importance de groupes comme les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), dont les travaux ont contribué effectivement et efficacement à l'élaboration d'initiatives aux fins d'éliminer les risques de sécurité de l'aviation.

3.4 Elle souligne l'importance de l'appui du Bureau régional dans la réalisation des objectifs en matière de sécurité de l'aviation.

— FIN —