



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

RAPPORT SUR LES PLANS, PROGRAMMES ET MÉCANISMES D'APPUI DE L'OACI À LA MISE EN ŒUVRE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) fournissent une orientation stratégique pour le programme des travaux techniques de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, et servent d'éléments indicatifs pour les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les prestataires de services, les utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties prenantes. Alors que les PIRG apportent des améliorations à la performance régionale grâce à la mise en œuvre de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) appropriées, les RASG et RSOO appuient les stratégies et initiatives de mise en œuvre basées sur le GASP et les priorités de sécurité aux niveaux national et régional. La présente note rend compte du soutien à la mise en œuvre apporté à la communauté de l'aviation dans les domaines des objectifs stratégiques de la sécurité, de la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, à l'appui de l'initiative Aucun pays laissé de côté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander aux États d'apporter suffisamment de soutien, d'expertise technique, de participation et de contributions aux programmes des travaux et activités de mise en œuvre des PIRG, des RASG et des ROOS ;
- b) prier le Conseil de promouvoir l'utilisation du GANP et du GASP par les PIRG et RASG, respectivement, pour réaliser les objectifs concernant la sécurité, la capacité et l'efficacité à l'échelle mondiale, et d'encourager le partage interrégional des pratiques optimales émanant des PIRG et RASG ;
- c) prier le Conseil de poursuivre le suivi de la mise en œuvre des initiatives du GANP et du GASP ;
- d) prier le Conseil de demander aux PIRG et RASG d'utiliser des mécanismes de coordination spécifiques, pour assurer l'harmonisation des plans d'assistance à la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne dans les zones limitrophes ;
- e) demander à l'OACI de fournir les orientations et outils nécessaires pour la mise en œuvre du GASP et du GANP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Protection de l'environnement et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités énoncées dans la présente note seront entreprises en fonction des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire pour 2017-2019 et/ou des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	<p>A39-WP/23 A39-WP/24 A39-WP/27 A39-WP/28 A39-WP/29 A39-WP/30 A39-WP/39 A39-WP/45 A39-WP/47 A39-WP/62</p> <p>Doc 10046, <i>Deuxième conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité (HLSC)</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10007, <i>Douzième conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Doc 9883, <i>Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie B – Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité</i></p>

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note décrit les plans et les programmes de soutien à la mise en œuvre à l'échelle mondiale du prochain triennat, pour appuyer l'initiative Aucun pays laissé de côté. Elle rend compte également des mécanismes régionaux de soutien à la mise en œuvre, à savoir les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

1.2 Outre les éléments indicatifs, les campagnes de sensibilisation et les sessions de formation, les ressources sur le web et autres outils, l'OACI a également établi des programmes mondiaux de soutien à la mise en œuvre, pour aider les États au titre de tous les objectifs stratégiques, tels que la coopération technique, l'assistance technique et les programmes TRAINAIR PLUS. Par ailleurs, au titre de l'Objectif stratégique Sécurité, l'OACI met en œuvre le programme de sécurité des pistes, le Programme collaboratif LOC-1, le Programme de gestion de la sécurité, ainsi que l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). Les programmes de soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne à l'échelle mondiale comprennent, entre autres, le Programme de navigation fondée sur les performances (PBN).

2. MÉCANISMES RÉGIONAUX DE SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE

2.1 *PIRG* : Le Conseil a institué les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qui sont chargés de planifier le perfectionnement des systèmes et de l'infrastructure de la navigation aérienne à l'échelle régionale. Il en existe six : le Groupe régional Asie/Pacifique de planification de la navigation aérienne (APANPIRG), le Groupe régional AFI de planification de la navigation aérienne (APIRG), le Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA), le Groupe régional CAR/SAM de planification de la navigation aérienne (GREPECAS), le Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) et le Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord (NAT SPG).

2.2 *RASG* : En 2010, le Conseil a institué les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pour faciliter la mise en œuvre du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)*. Les RASG ont pour objectif de suivre les progrès du GASP, coordonner les actions entre les États et formuler des recommandations à l'OACI pour appuyer un cadre régional de performance basé sur le GASP pour la gestion de la sécurité. Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation suivants ont été créés : RASG-AFI (Afrique), RASG-APAC (Asie/Pacifique), RASG-EUR (Europe), RASG-MID (Moyen-Orient) et RASG-PA (Continent panaméricain).

2.3 *RSOO* : Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ont toutes pour objectif de renforcer les capacités de supervision de la sécurité de leurs États membres et de permettre un niveau plus élevé de conformité avec les exigences de sécurité de l'aviation internationale. Dans le même temps, elles se distinguent par leur gamme de tâches réalisées, leur mandat, leur niveau d'autorité délégué par leurs États membres et leurs structures organisationnelle, juridique et financière. Les entités ci-après présentent des caractéristiques similaires aux RSOO, décrites dans le *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B – *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité* (Doc 9734) : les Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA), le Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS), le Comité aéronautique inter-États (IAC), le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), l'Organisation pour la sécurité de l'aviation SADC (SASO) et le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP).

2.4 Parmi d'autres programmes régionaux de soutien à la mise en œuvre de la sécurité, citons le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), établi dans plusieurs sous-régions, le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), ainsi que le Programme d'inspectorat coopératif AFI et le projet du Comité aéronautique inter-États de la Communauté d'États indépendants. D'autres programmes régionaux de soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne comprennent les Bureaux de programme de procédures de vol (FPP).

3. PRIORITÉS DE L'APPUI RÉGIONAL À LA MISE EN ŒUVRE

3.1 *Hierarchisation du GANP* : à l'appui d'un système de navigation aérienne harmonisé à l'échelle mondiale et pour assurer l'interopérabilité, le GANP présente la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Cette stratégie encourage l'engagement des États et de l'industrie

à moderniser les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) d'une manière rentable, conformément à la vision présentée dans le Doc 9854.

3.2 La cinquième édition du GANP (voir la note A39-WP/39) préserve la constance du document tout en intégrant une nouvelle organisation des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) suivant des étapes de six ans qui ne se chevauchent pas, à compter de 2013 et jusqu'à 2031 et au-delà. Cela permettra à l'Assemblée de réaliser des vérifications à mi-étape. En outre, cette cinquième édition met aussi l'accent sur l'application d'une approche basée sur les performances pour la planification de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles de la navigation aérienne. Applicable aux échelles mondiale, régionale et locale, l'approche fondée sur les performances est axée sur les résultats et aide les décideurs à fixer des priorités et à déterminer les compromis appropriés afin d'appuyer une affectation optimale de ressources tout en maintenant un niveau acceptable de performance en matière de sécurité et en encourageant la transparence et la reddition de comptes parmi les parties prenantes.

3.3 Les priorités sont définies au niveau local par les États et/ou au niveau régional par les PIRG qui incluent leurs plans pour la mise en œuvre des ASBU dans le Volume III de la nouvelle structure du plan de navigation aérienne (ANP) régional. Cette nouvelle structure permet une actualisation plus dynamique et plus souple des plans régionaux pour les adapter aux évolutions des exigences opérationnelles des utilisateurs de l'espace aérien et des prestataires de services. Les États sont encouragés à respecter les priorités régionales établies par les PIRG.

3.4 L'OACI poursuit ses travaux sur les éléments indicatifs et outils visant à appuyer l'ensemble des priorités pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne, y compris celles qui sont définies dans la stratégie des ASBU. Ces travaux comprennent une analyse coûts/avantages à l'appui du processus de prise de décision et fournissent les orientations nécessaires aux PIRG et aux États. Par ailleurs, afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne, une nouvelle présentation des plans régionaux de navigation aérienne (ANP) a été mise au point, dont un des volumes est désormais consacré à la planification des mesures de soutien et à la mise en œuvre des ASBU.

3.5 *Hiérarchisation du GASP* : Les difficultés rencontrées par certains États pour la supervision efficace des vols restent une préoccupation mondiale pour la sécurité, comme l'ont révélé les audits USOAP. De plus, l'OACI a distingué des catégories d'accidents à risque élevé : la sécurité des pistes, la perte de contrôle en vol (LOC-I) et les impacts sans perte de contrôle (CFIT). Ces dernières catégories ont été déterminées sur la base d'une analyse des données sur les accidents pour les vols commerciaux réguliers, pour la période 2006 – 2011 dans l'édition 2014-2016 du GASP. De récents retours d'informations des RASG indiquent que ces priorités restent valables pour l'édition 2017 – 2019 du GASP. Le nouveau GASP inclura en outre une nouvelle Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) pour soutenir les États dans la mise en œuvre du GASP.

3.6 Les événements liés à la sécurité des pistes restent la principale catégorie d'accidents à risque élevé à l'échelle mondiale, suivie des CFIT et des LOC-I. Ils représentent une large part dans le nombre total d'accidents mortels. Le Programme mondial de sécurité des pistes de l'OACI et les activités connexes aident les États à mettre en œuvre les dispositions et les meilleures pratiques relatives à la sécurité des pistes, afin de renforcer la sécurité des pistes et à réduire les incidents et accidents. Les États sont encouragés à tirer parti de ce programme pour aider, par exemple, les aéroports à mettre sur pied des équipes de sécurité des pistes en invitant des missions des équipes mobiles d'aide aux équipes de sécurité des pistes.

3.7 Les RASG et RSOO continuent de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour réaliser les priorités, les cibles et les indicateurs établis compatibles avec les objectifs du GASP en vue de renforcer la mise en œuvre effective de l'USOAP par les États et de réduire le nombre et la fréquence des accidents d'aviation. Les RSOO jouent un rôle important dans le soutien à la mise en place et à l'utilisation d'un système de sécurité basé sur les performances en analysant les informations de sécurité et les accidents de l'aviation au niveau régional et en examinant les plans d'action élaborés dans la région.

3.8 *Coordination PIRG-RASG* : Une réunion de coordination mondiale PIRG-RASG a lieu tous les deux ans. Le principal objectif de la réunion est d'échanger des points de vue sur la détermination de priorités et de cibles par les PIRG et les RASG cadrant avec le GANP et le GASP. Un deuxième objectif est de partager les initiatives réussies de chaque PIRG et RASG pour garantir la meilleure synergie possible. La dernière réunion de coordination s'est tenue en février 2015 et a été présidée par le Président du Conseil de l'OACI.

3.9 *RSOO* : La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) de 2015 a conclu que les RSOO méritent que l'OACI, les États et les partenaires de la sécurité leur prêtent une attention particulière en raison de leur objectif de renforcer les systèmes de supervision de la sécurité, mesuré par hausses dans les valeurs de mise en œuvre effective USOAP. La Conférence a aussi noté que les RSOO dans les régions en développement devraient recevoir un soutien supplémentaire de la part de la communauté de l'aviation. Les RSOO, telles que reconnues par la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) de 2015, sont un mécanisme efficace de soutien aux États pour pallier les carences en matière de sécurité et améliorer la sécurité de l'aviation d'une manière coordonnée, coopérative et collaborative. L'objectif d'un RSOO est la mise en place d'un mécanisme régional pour le partage de ressources concernant la sécurité de l'aviation et l'harmonisation de politiques et procédures régionales de sécurité afin de parvenir à une capacité durable de supervision de la sécurité à l'échelle régionale.

3.10 La mise en œuvre des SARP de l'OACI peut s'avérer difficile pour les États membres qui ne disposent pas de l'engagement politique et des ressources pour remplir leurs responsabilités en matière de sécurité de l'aviation. La mise en commun de ressources permet aux RSOO d'utiliser efficacement des membres du personnel convenablement qualifiés et expérimentés, en particulier en ce qui concerne la prestation de services de conseil et de consultation par des experts dans le domaine de la supervision de la sécurité, l'exécution de fonctions de supervision de la sécurité au nom d'États membres et la prestation d'assistance technique.

4. CONCLUSION

4.1 Les mécanismes régionaux de mise en œuvre tels que les PIRG et les RASG, ainsi que les RSOO sont des moyens efficaces d'appuyer les États en assurant la sécurité et l'efficacité des vols grâce à l'engagement, la coordination et la coopération de tous les membres de la communauté de l'aviation. Ces activités et ces résultats dépendent toutefois de la participation et des contributions des États, qui n'ont pas été suffisantes pour leur permettre de réaliser tout leur potentiel pour appuyer de façon effective la mise en œuvre à l'échelle régionale. Le rôle des RSOO pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations envers l'OACI peut être renforcé grâce à une plus grande reconnaissance de leurs résultats et des avantages qu'ils apportent.

4.2 Les ASBU décrits dans le GANP et les catalyseurs de performance de sécurité décrits dans le GASP sont conçus pour fournir des orientations et/ou des solutions pour l'amélioration lorsqu'il y a un besoin en matière de prestation de services de navigation aérienne à l'échelle mondiale. Bien que les

modules ASBU fournissent la base d'un système d'interopérabilité à l'échelle mondiale, il n'est pas prévu qu'ils soient mis en œuvre partout, ni au même moment. Il convient donc d'établir les moyens et les méthodologies de la hiérarchisation des améliorations opérationnelles grâce aux modules ASBU, tout en identifiant les cibles, indicateurs et paramètres correspondants, de manière à suivre les résultats après la mise en œuvre, et de les partager en fonction de l'expérience acquise à l'échelle mondiale, afin d'aider les PIRG et les États à déterminer quels éléments de modules mettre en œuvre, dans quelles conditions et selon quels calendriers.

4.3 Le GASP présente un cadre encourageant l'harmonisation des activités de sécurité de l'aviation grâce à des séries d'étapes que les États doivent respecter pour établir un système efficace de supervision de la sécurité. Le GASP comprend en outre des objectifs que les États doivent atteindre par la mise en œuvre de systèmes efficaces de supervision de la sécurité, la création de programmes nationaux de sécurité (PNS) et l'élaboration de systèmes perfectionnés de supervision de la sécurité, notamment la gestion prédictive des risques. Les objectifs du GASP encouragent la collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation pour promouvoir les initiatives dans le domaine de la sécurité aux niveaux régional et sous-régional. Le nouveau GASR, ainsi que les activités mondiales et régionales à l'appui de la mise en œuvre, soutiendront les États dans la mise en œuvre du GASP.