



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

CONFORMITÉ À LA DÉCLARATION DE BOGOTA

(Note présentée par le Chili, avec l'appui de l'Argentine, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay, de la Bolivie, du Guyana, du Venezuela et du Suriname)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès enregistrés par des États de la région SAM dans la réalisation des objectifs de sécurité et de navigation aérienne établis dans la Déclaration de Bogota pour 2016.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations présentées sur les progrès obtenus dans la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne établis dans la Déclaration de Bogota ;
- à demander instamment à l'OACI de revoir la méthodologie de classification des accidents dans la région, de manière qu'une fois déterminée la cause de l'accident, ce dernier soit classé en fonction de l'État de l'exploitant et de la région, ou en fonction de l'État d'immatriculation et de la région, selon le cas, lorsque l'État d'occurrence de l'accident n'est pas responsable.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique de la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

¹ Textes anglais et espagnol fournis par le Chili.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a introduit dans tous ses processus des méthodes pour mesurer les performances relatives à ses divers objectifs stratégiques, en établissant une série d'indicateurs et de critères, ainsi que des tableaux de bord des performances pour chacune des régions. Le tableau de bord des performances dans la région SAM permet aux États de gérer la sécurité en fonction des mesures. Une telle démarche repose sur les principes de base de la sécurité, les travaux axés sur les résultats et les mesures effectuées aux fins de gestion. Dans le cas particulier de la Déclaration de Bogota, les autorités aéronautiques de la région SAM ont établi une série de buts à atteindre d'ici la fin de 2016, dont les performances sont analysées ci-après.

2. ANALYSE

Sécurité : Atteindre le taux de mise en œuvre effective de 80 % dans la région SAM

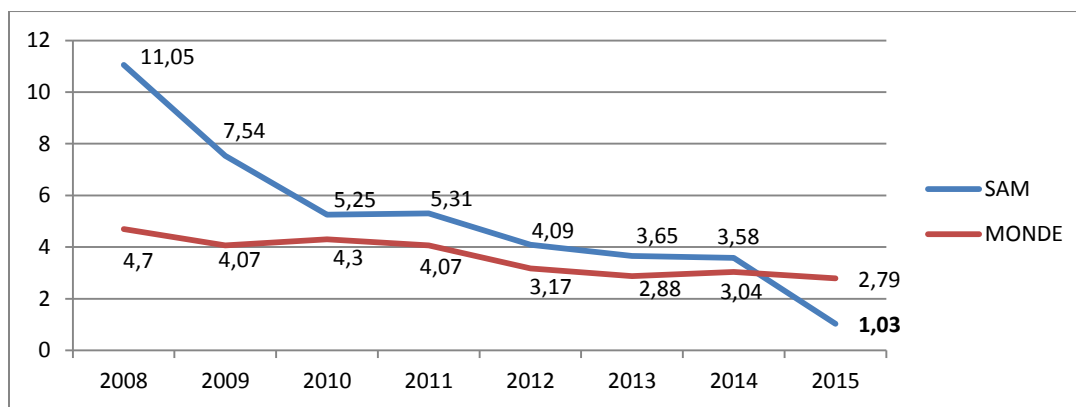
2.1 Entre novembre 2011 et mai 2016, l'OACI a mené dans la région SAM neuf (9) missions de validation coordonnées (ICVM), trois (3) audits CMA et trois (3) activités hors-site. Durant cette période, 8 des 10 États qui ont accueilli une activité USAOP CMA ont montré une amélioration marquée dans la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI.

2.2 Compte tenu de ces résultats, le taux moyen de mise en œuvre de la région SAM est passé de 66,31 % en 2011 à 71,75 % (+ 5,44 %) en mai 2016 et nécessite encore une amélioration de 8,25 % pour atteindre le but visé d'ici la fin de 2016.

2.3 Il reste encore à ajouter les résultats des trois missions menées par l'OACI de juin 2016 à décembre 2016. À cet égard, la région est convaincue qu'elle sera en mesure d'atteindre le but de 80 %. Soixante-dix pour cent (70 %) des États de la région SAM ont un taux de mise en œuvre effective des SARP supérieur à 60 %.

Accidents : Réduire de 50 % l'écart entre le taux d'accident de la région SAM et le taux mondial

2.4 Le tableau ci-après montre que le taux d'accident en Amérique latine (ligne bleue) pour des aéronefs de masse supérieure à 5 700 kg exécutant des vols commerciaux en services réguliers a baissé graduellement, pour atteindre le taux de **1,03** accidents par 1 000 000 départs en 2015. En fonction de cette performance, le but a été dépassé en 2014, et pour la première fois, la région SAM a eu un taux d'accident inférieur au taux d'accident mondial moyen (ligne rouge) en 2015 (1,03).



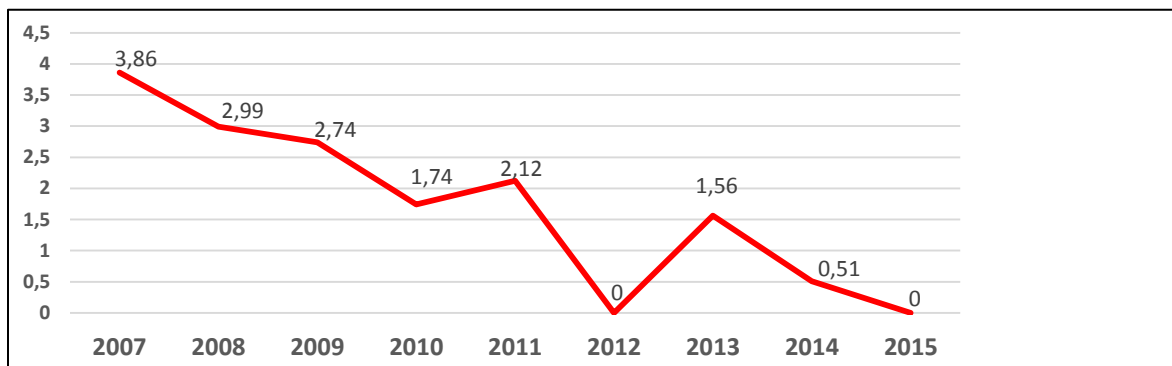
2.5 Il convient de noter cependant que, d'après les statistiques sur les accidents survenus aux vols commerciaux réguliers dans la région SAM entre 2008 et 2016, obtenues par l'application ADREP d'iSTARS 3.0 de l'OACI, 92 accidents ont été enregistrés pour des aéronefs de plus de 5 700 kg, dont 14 sont immatriculés et exploités par des États ne faisant pas partie de la région SAM, et représentant 15 % du nombre total d'accidents.

2.6 À cet égard, la région a demandé à l'OACI de revoir la méthode de classement des accidents dans les régions, de manière qu'une fois déterminée la cause de l'accident, ce dernier soit classé en fonction de l'État de l'exploitant et de la région, ou en fonction de l'État d'immatriculation et de la région, selon le cas, lorsque l'État d'occurrence de l'accident n'est pas responsable.

2.7 La demande découle essentiellement du fait que les accidents survenus dans la région aux aéronefs d'exploitants extrarégionaux amplifie l'impression d'absence de sécurité, alors que la région n'est pas responsable de la cause de l'accident, d'autant plus si le nombre d'exploitants extrarégionaux est supérieur au nombre d'exploitants de la région.

Sorties de piste : Réduire de 20 % le taux de sorties de piste par rapport au taux moyen de la région SAM (2007-2012)

2.8 Le taux moyen de sorties de piste enregistré entre 2007 et 2012 était de 2,24 accidents par million de départs. Une réduction de 20 % se traduira par 1,8 accidents par million de départs. Le tableau ci-après montre que les performances de la région SAM dépassent les buts établis pour 2014 et 2015.



Aérodromes : Atteindre le but de certification de 20 % des aérodromes internationaux

2.9 Le nombre d'aérodromes certifiés est passé de 8 en 2013 à 19 en juillet 2016, soit un taux de 18,3 %. Il est prévu que le but visé sera atteint d'ici la fin de 2016.

SSP et SMS : Atteindre un taux de mise en œuvre de 67 % pour les SSP et de 100 % pour les SMS des fournisseurs de services

2.10 Jusqu'ici, le taux de mise en œuvre des SSP est de 42 % et celui des SMS est de 83 %, mais ces pourcentages sont subjectifs car ils sont fondés sur des estimations des États. Ces chiffres vont s'améliorer en 2016, à la suite de sondages et de réunions virtuelles.

Résolution A37-11 : Réalisation des objectifs liés aux procédures APV

2.11 Concernant la conformité aux procédures d'approche avec guidage vertical (APV), le taux de mise en œuvre de 69,14 % a été atteint en juin 2016, au lieu des 100 % escompté.

SID/STAR et PBN de route : 60 % des aéroports internationaux avec des SID et des STAR et 60 % de la circulation de route avec PBN

2.12 Concernant la mise en œuvre des SID et des STAR, l'objectif visé de 60 % a été dépassé en juin 2016, atteignant un taux de conformité de 70,7 %.

2.13 Pour ce qui est de la mise en œuvre des routes/espaces aériens avec PBN, l'objectif visé de 60 % a été dépassé en juin 2016, atteignant le taux de 65 %.

CCO et CDO : 40 % des aérodromes internationaux avec des opérations en descente continue (CDO) et des opérations en montée continue (CCO)

2.14 Concernant la mise en œuvre des CDO et des CCO, les taux de 18 % et de 19 % ont été obtenus respectivement en juin 2016.

Réduction des émissions de CO₂ : Réduire de 40 000 tonnes les émissions de la région en mettant en œuvre la PBN de route

2.15 À l'issue du processus d'optimisation du réseau de routes dans la région SAM en 2014, l'objectif de réduction annuelle de 40 000 tonnes de CO₂ établi dans la Déclaration de Bogota a été dépassé par plus de 11 000 tonnes, avec pour résultat une réduction de 51 132 tonnes de CO₂. En 2015, la réduction se chiffrait à 23 351 tonnes de CO₂. Il est prévu qu'en 2016, la réduction annuelle de CO₂ sera encore plus importante si les plans de mise en œuvre prévus pour l'année courante sont exécutés. À cet égard, plusieurs États ont fait du bon travail en calculant les réductions résultant de l'optimisation d'espaces aériens sélectionnés. La plupart des États ont utilisé l'outil de calcul IFSET de l'OACI, tandis que d'autres ont calculé les réductions en collaboration avec des exploitants de services aériens.

ATFM : 100 % des ACC offrant des services ATFM

2.16 Aucun progrès n'était attendu. En juin 2016, 56 % seulement des États de la région SAM ont mis en œuvre l'ATFM. En conséquence, il reste 44 % à mettre en place pour se conformer à la Déclaration de Bogota.

AIM : 100 % des éléments requis dans la Phase I du plan de route AIS à AIM

2.17 En juin 2016, 70 % des États de la région SAM ont mis en œuvre la Phase I du plan de transition AIS à AIM, qui prévoit l'application de la gestion de la qualité. Les autres États avaient déjà entamé le processus de gestion de la qualité.

Interconnexion AMHS : 100 % des interconnexions AMHS dans la région SAM

2.18 Seules six des 26 interconnexions à mettre en œuvre d'ici la fin de 2016 ont été mises en place et devenues opérationnelles en juin 2016. Des essais ont été menés sur les interconnexions AMHS, dont trois ont donné des résultats positifs et devraient être opérationnelles d'ici la fin de 2016. Le but établi dans la Déclaration de Bogota pour cette mise en œuvre critique ne sera pas atteint.

Interconnexion des systèmes automatisés : 100 %

2.19 Une seule des 15 interconnexions AIDC prévues dans la Déclaration de Bogota est en phase opérationnelle, trois sont en phase pré-opérationnelles et quatre ont fait l'objet d'essais, avec des résultats positifs. Le but établi dans la Déclaration de Bogota pour cette mise en œuvre ne sera pas atteint.

Mise en œuvre des réseaux nationaux de communications IP : 80 %

2.20 Concernant la mise en œuvre de réseaux nationaux IP, le taux de mise en œuvre totale de 60 % stipulé pour la fin de 2016 a été atteint en juin 2016.

L'Après-Déclaration de Bogota

2.21 Aux fins de planification de la sécurité et de la mise en œuvre après 2016 dans la région SAM, un plan régional de soutien au transport aérien dans la région SAM est en cours d'établissement, pour servir d'outil au processus décisionnel des États de manière à assurer le développement durable du transport aérien durant les 15 prochaines années (jusqu'en 2032) et contribuer ainsi à atteindre plusieurs objectifs de développement durable établis par les Nations Unies pour assurer la prospérité de l'humanité et la protection de l'environnement.

2.22 Un diagnostic de la situation actuelle (grâce à une analyse de l'écart) déterminera les activités et les mesures requises pour obtenir les avantages définis dans les objectifs de l'aviation civile, à savoir : sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne, sûreté de l'aviation et facilitation, développement économique du transport aérien, et protection de l'environnement. Les objectifs, les indicateurs et les critères du plan reposent sur quatre axes principaux : connectivité, renforcement des capacités, sécurité et environnement.