



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

ACTUALISATION DES MANDATS DES PIRG ET DES RASG

(Note présentée par la Colombie et les États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose que l'analyse des conclusions des audits USOAP soit incluse dans l'actualisation des mandats des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) afin d'intégrer des solutions viables dans les plans régionaux de navigation aérienne et/ou les plans régionaux de sécurité de l'aviation.

Ce mécanisme aiderait les États à relever le défi de se conformer de manière effective aux normes et pratiques recommandées (SARP) afin de renforcer les fondements qui soutiennent un système de navigation aérienne sûr, protégé, efficace et durable sur le plan environnemental. Le fait de lier ces plans avec les conclusions du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (entre autres éléments) renforce les blocs constitutifs de base (BBB) qui permettent de progresser de manière constante et continue dans la mise en œuvre des améliorations prévues dans la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Étant donné que les PIRG et les RASG travaillent en collaboration et de façon proactive, l'approche descendante, des plans régionaux jusqu'aux États, serait très utile pour ce qui est du lien nécessaire entre les conclusions des audits USOAP et les plans nationaux de navigation aérienne et de sécurité de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI d'inclure dans les mandats actualisés des PIRG et des RASG une analyse complète des conclusions des audits USOAP afin de favoriser la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP), au moyen des liens et des priorités de mise en œuvre des solutions formulées dans les plans régionaux de navigation aérienne et les plans régionaux de sécurité de l'aviation, selon une approche descendante par rapport aux plans nationaux, dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB), afin de permettre une progression constante vers la mise en œuvre des améliorations prévues dans la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du GANP, tout en renforçant les niveaux de sécurité de l'aviation.

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

² Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Pérou et Venezuela.

<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>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (GANP) Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (GASP) Note A40-WP/53 présentée par le Conseil

1. INTRODUCTION

1.1 L'interaction et le lien entre l'information et les mécanismes de planification sont compliqués, mais indispensables, étant donné qu'ils contribuent à la prise de décision sur la croissance du transport aérien, tout en améliorant les niveaux de sécurité dans la prestation de services d'aviation sûrs et réguliers.

1.2 Certains de ces éléments d'information correspondent à des conclusions des audits USOAP effectués dans les États, à des plans régionaux de navigation aérienne, à des plans régionaux de sécurité de l'aviation, à des plans nationaux de navigation aérienne et à des systèmes de gestion de la sécurité (SMS).

1.3 Les audits de l'USOAP aident les États à recenser les carences dans la mise en œuvre des SARP et contribuent à donner une image complète des défis posés par la recherche de solutions éprouvées sur les plans national et régional.

2. DISCUSSION

2.1 Les plans régionaux de navigation aérienne et les plans régionaux de sécurité de l'aviation, qui relèvent des PIRG et des RASG, respectivement, orientent les efforts prioritaires des États, puisqu'ils appuient la mise en œuvre des améliorations opérationnelles qui à leur tour contribuent à l'amélioration de la sécurité.

2.2 Étant donné que l'OACI propose d'actualiser les mandats des PIRG et des RASG, il est souhaitable d'inclure l'analyse des conclusions des audits USOAP afin de définir des solutions possibles et de les intégrer dans les plans régionaux de navigation aérienne et/ou les plans régionaux de sécurité de l'aviation.

2.3 Les États peuvent donc respecter le niveau de normalisation exigé dans la prestation de services de navigation aérienne, sur la base des conclusions des audits USOAP, dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB), afin de faire évoluer de manière ordonnée le système de navigation aérienne dans le cadre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

2.4 L'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) peut donc être appuyée par une mise en œuvre effective des SARP et par des améliorations opérationnelles au titre du GANP.

3. CONCLUSION

3.1 Il est important d'inclure une analyse complète (ainsi que d'autres éléments) des conclusions des audits USOAP dans les mandats des PIRG et des RASG afin d'intégrer des solutions viables dans les plans régionaux de navigation aérienne et/ou les plans régionaux de sécurité de l'aviation. Cette approche descendante et interreliée renforce à son tour les plans nationaux dans le cadre des BBB permettant une progression constante dans la mise en œuvre des améliorations prévues dans la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du GANP, améliorant par conséquent les niveaux de sécurité.

— FIN —