



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.2 : Faits nouveaux liés au Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

**LE POUVOIR DE LA COLLABORATION DANS LES DOMAINES
DE LA SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

(Note présentée par l'Uruguay et coparrainée par le Guyana et les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC²])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les préoccupations des États de la région Amérique du Sud (SAM) concernant la nécessité pour les groupes régionaux de sécurité de l'aviation de concerter leurs actions afin de traiter les questions transversales présentant un intérêt pour le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et propose des approches pratiques d'intégration des groupes de travail des deux domaines.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les groupes de travail du GANP et du GASP à élaborer des indicateurs communs pour les deux plans mondiaux de l'OACI ;
- b) encourager les groupes régionaux à travailler conjointement sur les questions transversales relatives au GANP et au GASP ;
- c) encourager les groupes régionaux à organiser des ateliers de sensibilisation sur les liens entre les plans mondiaux de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité</i> , et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> .
---------------------------------	---

¹ Version espagnole fournie par l'Uruguay.

² Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

<i>Incidences financières :</i>	<p>Incidences positives pour les États : la conclusion d'un accord de collaboration dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne permet d'éviter les activités qui font double emploi.</p> <p>Incidences positives pour l'OACI : si les groupes régionaux conviennent de plans d'action communs pour traiter les questions transversales, il est possible d'éviter la multiplication des ateliers et des séminaires sur un même sujet.</p> <p>Incidences positives pour l'OACI et les États : l'établissement d'indicateurs communs pour les questions transversales relatives à la sécurité et à la navigation aérienne permettra aux divers groupes de travail d'utiliser les mêmes méthodes de mesure automatique des indicateurs.</p>
<i>Références :</i>	<p>Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i></p> <p>Résolution A40-1, <i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i></p> <p>Résolution A40-5, <i>Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre</i></p> <p>Résolution A40-6, <i>Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables</i></p>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fixé des objectifs stratégiques qui comprennent la sécurité, la capacité et l'efficacité. L'établissement d'un partenariat entre toutes les parties prenantes fondé sur la collaboration, la coopération et la coordination constitue le moyen le plus sûr d'améliorer et de renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile.

1.2 La troisième édition du GASP et la sixième édition du GANP fournissent des orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement, et visent le maintien d'une coopération et d'une coordination étroites entre toutes les parties prenantes en démontrant que la collaboration rend toutes les activités plus rapides, plus fiables et plus rentables.

2. ANALYSE

2.1 Les plans mondiaux GASP et GANP servent de cadre à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans régionaux, sous-régionaux et nationaux, au moyen desquels les États membres, l'industrie et les institutions financières apportent le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, en évitant les doubles emplois. Nous estimons toutefois que la relation entre ces deux plans pourrait être renforcée par l'optimisation de la communication et de la coordination entre eux.

2.2 L'objectif général du GASP est de guider la planification harmonisée de la sécurité dans les régions et les États, soutenue par des activités régionales de sécurité, coordonnées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). Il s'agit, à travers le GASP, d'aider les États et les régions dans leurs politiques, leur planification et leur mise en œuvre respectives en matière de sécurité.

2.3 Les États membres doivent élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de fourniture de services de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources internes ou externes, comme celles des organismes régionaux et sous-régionaux et le savoir-faire d'autres États. Un exemple de cette coordination est la procédure relative à la navigation fondée sur les performances et aux règles de vol à vue (PBN VFR) mise en œuvre par les États de la région SAM pour réduire de 100 % les approches déstabilisées et les

atterrissages durs, ce qui a entraîné des effets positifs indirects comme la réduction des annulations dues à des conditions météorologiques défavorables ainsi de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, entre autres.

2.4 Les efforts visant à renforcer la sécurité dans l'aviation en général et dans la navigation aérienne en particulier revêtent une importance cruciale et nécessitent une démarche proactive afin de définir une stratégie permettant d'établir des priorités, des cibles et des indicateurs pour la gestion des risques de sécurité dans la navigation aérienne.

2.5 Les régions et les États devraient conjuguer leurs efforts, en utilisant des informations, des domaines clés de performance, des indicateurs, des cibles et des objectifs communs, pour prendre des mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI.

3. MESURES PROPOSÉES

3.1 Compte tenu de la nécessité d'aider les États à mettre en œuvre les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques découlant des problèmes opérationnels de navigation aérienne constatés, et étant donné que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour la modernisation de leur propre navigation aérienne, il faudrait travailler sur un projet unique donnant une vue d'ensemble de la navigation aérienne et dans lequel la sécurité est traitée comme une question transversale.

3.2 L'OACI a mis sur pied des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions, en s'appuyant sur les structures et les formes de coopération existantes et en utilisant les principes de gestion de la sécurité du GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires, la navigation aérienne internationale faisant l'objet d'une attention prioritaire.

3.3 Une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde a également été élaborée, comme plan d'action pour aider la communauté aéronautique à mettre en œuvre les initiatives de sécurité décrites dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées, qui devrait mettre l'accent sur la navigation aérienne.

3.4 Il est proposé d'adopter et d'utiliser dans les deux plans des indicateurs de performance sur le pourcentage de conformité des mesures correctrices conçues pour remédier aux problèmes et aux carences de sécurité constatés dans le domaine de la navigation aérienne. Dans le cadre du programme complet d'assistance aux États membres, il serait très utile pour tous les partenaires de la sécurité de l'aviation de pouvoir évaluer le taux de correction des carences constatées dans le domaine de la navigation aérienne, afin de créer un indicateur commun et de fixer des cibles mesurables.

3.5 Étant donné que les États sont priés d'assumer pleinement leurs responsabilités de veiller à ce que les fournisseurs nationaux de services de navigation aérienne soient en pleine conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) et de prendre les mesures appropriées pour garantir la sécurité, le cas échéant, nous estimons qu'il est nécessaire de réaliser une enquête sur la relation entre le GASP et le GANP, afin d'examiner la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale.

3.6 La première enquête a été menée auprès de tous les États qui participaient à la 27^e réunion sur la mise en œuvre du plan de navigation aérienne, et a montré que très peu d'États ont pris des mesures en faveur d'efforts concertés dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne. Cela dit, le but étant d'obtenir des résultats plus représentatifs des deux secteurs, il faudrait mener cette enquête durant d'autres réunions liées à la sécurité afin de pouvoir évaluer les résultats des deux points de vue.

3.7 L'OACI mentionne, dans les trois plans mondiaux, les liens qui existent entre les plans. Dans le GANP, on constate que deux domaines clés de performance (KPA), soit la sécurité et la sûreté, sont directement liés au GASP et au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Cela étant, au niveau régional, les liens entre le GANP et le GASP sont encore naissants, et s'expliquent principalement par la tenue de réunions consécutives du Groupe régional de planification et de mise en œuvre Caraïbes/Amérique du Sud (GREPECAS) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Continent américain (RASG-PA).

3.8 L'OACI précise que le GASP complète le GANP en donnant aux États et aux fournisseurs de services les outils nécessaires pour mettre en œuvre une stratégie de gestion de la sécurité au moyen du Programme national de sécurité (PNS) et du Système de gestion de la sécurité (SGS). Cela devrait toutefois se traduire par un effort concerté des groupes régionaux et des groupes de travail dans les États, qui pourrait aboutir à des indicateurs communs permettant de réaliser une évaluation objective de la mise en œuvre de la sécurité dans les processus de navigation aérienne.

3.9 Ces liens et ces travaux menés conjointement dans les deux domaines permettraient de renforcer la sécurité et la sûreté du système de navigation aérienne et d'atteindre les objectifs de performance définis dans les plans mondiaux.

4. MÉCANISMES RÉGIONAUX DE SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE

4.1 L'OACI travaille sans relâche au développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes, et croit fermement qu'une stratégie régionale fondée sur la coopération, la collaboration et la coordination entre toutes les parties prenantes constitue le meilleur moyen de renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale.

4.2 Il convient d'appeler l'attention sur les travaux conjoints et harmonisés menés par les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les RASG pour appuyer davantage la mise en œuvre et la mise à jour du GANP et du GASP.

4.3 Dans le cadre d'une supervision efficace de la sécurité, des initiatives d'échange de renseignements sur la sécurité de la navigation aérienne peuvent servir de mécanisme, sur la base d'accords, pour l'échange et l'utilisation appropriée de renseignements confidentiels dans l'intérêt des deux domaines, qui sont indissociables.

5. CONCLUSION

5.1 Il convient de constater que, bien que des progrès importants aient été réalisés dans l'établissement d'un cadre de gestion axée sur les résultats pour les nouveaux processus du GANP et du GASP, l'Assemblée devrait être priée d'œuvrer au maintien et au renforcement du lien entre les deux plans dans le but d'obtenir des résultats tangibles.

5.2 Les nouvelles versions du GANP sont orientées vers des indicateurs destinés au KPA de la sécurité. L'Assemblée devrait exhorter les groupes de travail du GANP et du GASP à uniformiser leurs indicateurs de performance pour favoriser des travaux conjoints.

5.3 Les deux plans mondiaux étant étroitement liés d'après l'OACI, l'Assemblée devrait encourager les groupes régionaux et interrégionaux à promouvoir la tenue d'ateliers régionaux sur les liens entre les plans mondiaux de l'OACI.

— FIN —