



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 32 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

APPUI À LA COLLABORATION ENTRE LE GREPECAS ET LE RASG-PA

[Note présentée par le Chili, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)² et du Guyana]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note de travail, l'Assemblée est invitée à appuyer les travaux du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) nécessitant que ces deux groupes mènent conjointement des activités visant à recenser les liens et interactions entre leurs programmes de travail respectifs. Elle est également invitée à aider l'équipe d'expert pour les projets ASBU (ASBU PPT) chargée de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et du Groupe d'étude du Plan mondial de navigation aérienne (GANP-SG) à remplir leurs objectifs pour la campagne relative à la version 7 du GANP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- appuyer les activités menées dans le cadre de la coordination entre le GREPECAS et le RASG-PA - réunion en cours (sans interruption) ;
- prier le Conseil de promouvoir, dans le cadre de la réunion précitée et des activités de l'équipe d'expert pour les projets ASBU, le recensement des objectifs de performance relatifs au domaine clé de performance (KPA) « sécurité de l'aviation », puis l'élaboration d'indicateurs de performance clé (KPI) se rapportant à ce KPA, afin qu'ils soient intégrés dès que possible à une prochaine édition du Plan mondial de navigation aérienne.

<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>	Il est proposé d'utiliser le budget annuel du GREPECAS.

¹ Version en espagnol fournie par le Chili.

² Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Références :</i>	<i>Manuel des procédures du GREPECAS, septième édition, V.2.1, 2020</i> <i>Manuel des procédures du RASG-PA, cinquième édition, 2020</i> Portail du Plan mondial de navigation aérienne (www4.icao.int/ganpportal) Cadre ASBU du GANP, rapport sur la campagne de la septième édition du GANP (<i>ASBU PPT/Campaign Report 7th Ed. 15/04/2021</i>)
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée par l'intermédiaire de la coopération entre les États membres et d'autres parties prenantes, l'OACI a défini des objectifs stratégiques en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité.

1.2 Les États membres de l'OACI, réunis à la 40^e Assemblée, ont considéré qu'une approche fondée sur la coopération et la collaboration au niveau régional, mise en œuvre sous la direction de l'OACI, serait le meilleur moyen de continuer d'améliorer la situation en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité de l'aviation civile au niveau mondial.

1.3 En adoptant la résolution A40-5, *Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre*, les États membres ont aussi eu conscience du fait que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) étaient des forums de coopération régionaux qui fixaient les priorités régionales et élaboraient et tenaient à jour les plans régionaux relevant de leurs mandats respectifs en fonction du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), respectivement.

1.4 Dans la résolution précitée, il est expressément constaté que la tenue de réunions régulières des PIRG et des RASG a un effet fédérateur et rappelé que ces groupes régionaux ont pour objectif de garantir l'élaboration et la mise en œuvre continues et cohérentes des plans régionaux de navigation aérienne et des plans régionaux de sécurité de l'aviation.

1.5 En conséquence, par sa résolution A40-1, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a décidé que le GASP et le GANP seraient mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées.

1.6 Actuellement, le GREPECAS et le RASG-PA prévoient des mécanismes de coordination mutuelle dans leurs manuels des procédures respectifs et ont pour objectif général d'éviter les chevauchements d'activité et de projet, et de mener conjointement certaines activités si nécessaires, y compris en participant aux réunions prévues.

1.7 Il convient de noter que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a prié l'OACI d'envisager de créer un groupe d'étude composé d'États membres de toutes les régions et secteurs d'activité pour mener des travaux sur les futures éditions du GANP. En conséquence, la création du groupe d'étude du Plan mondial de navigation aérienne (GANP-SG) a été approuvée le 12 juin 2019 par la Commission de navigation aérienne, dont l'un des objectifs est de resserrer les liens entre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

2. ANALYSE

2.1 Au titre de l'ordre du jour de la dix-neuvième réunion du GREPECAS (tenue en virtuel, du 27 au 29 octobre 2021), la réunion de coordination entre le GREPECAS et le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) – réunion en cours (une réunion tenue immédiatement après l'autre) s'est tenue, ainsi que l'avait demandé le Conseil de l'OACI par l'intermédiaire de la Commission de navigation aérienne, qui a défini la règle selon laquelle la réunion plénière du GREPECAS devrait se tenir immédiatement après celle du RASG-PA. Le travail préparatoire accompli par les équipes techniques des deux groupes (25 mars 2021) et les résultats de la plénière dans son ensemble démontrent l'existence d'un travail coordonné et participatif entre les deux groupes régionaux.

2.2 En outre, lors de ces deux réunions tenues consécutivement et sans interruption, les États membres, les organisations internationales, le secteur et les parties prenantes à ces deux groupes régionaux ont approuvé le calendrier provisoire de la réunion pour trois ans (2022-2025).

2.3 Compte tenu de la symétrie évidente que présente la structure des deux groupes, l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation – Continent panaméricain (PA-RAST)³, le Groupe d'examen (GTE)⁴, l'Équipe du suivi de la sécurité et des comptes rendus sur la sécurité (SMRT)⁵ et le Groupe de travail sur l'analyse des données (DAWG)⁶, la synchronisation et la coordination escomptées des travaux des deux groupes régionaux devraient être menées à bien.

2.4 En outre, dans le document *GANP ASBU Framework Campaign Report seventh edition of the GANP* (Cadre ASBU du GANP, rapport sur la campagne de la septième édition du GANP)⁷, qu'elle a soumis au GANP-SG, l'équipe d'expert pour les projets ASBU (ASBU PPT) propose des améliorations structurelles qui entrent dans le cadre des attributions, du plan et de la campagne ASBU à apporter à la septième édition du GANP à paraître. Une mise à jour importante concerne la mise en concordance des plans stratégiques mondiaux entre eux et l'importance de l'harmonisation entre le GANP, le GASP et le GASeP.

2.5 L'objectif de la campagne « V7 du GANP » est, dans un premier temps, de mettre en concordance le GANP et le GASP en leur attribuant un domaine clé de performance et des indicateurs de

³ Mandat de la PA-RAST : analyser les données de sécurité et élaborer des initiatives de renforcement de la sécurité/de plans de mise en oeuvre détaillés (SEI/DIP) afin de réduire les risques de mortalité dans la région. (procès-verbal eCRPP/2, 2020)

⁴ Mandat du Groupe d'examen : examiner les problèmes qui touchent le niveau de sécurité visé en se fondant sur les informations relatives aux larges écarts de hauteur (LHD) fournies par les États et les organisations internationales, aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) et aux collisions en vol (MAC). (procès-verbal eCRPP/2, 2020)

⁵ Mandat du SMRT: rassembler régulièrement des renseignements sur l'état des indicateurs de performance de sécurité (SPI) du RASG-PA, établir et tenir à jour le tableau de bord des données relatives aux SPI du RASG-PA, et élaborer des rapports périodiques comportant des informations essentielles sur la sécurité régionale, afin de faciliter la prise de décisions par les membres. (procès-verbal eCRPP/2, 2020)

⁶ Mandat du DAWG : réaliser l'analyse des données et des comptes rendus demandés par le GREPECAS et prévus par le Comité d'examen des programmes et des projets (PPRC), et se charger d'examiner les ensembles de données reçus, l'objectif étant d'obtenir des conclusions et/ou des recommandations qui seront utilisées pour prendre des décisions et mener des actions fondées sur des données, et pour enrichir la connaissance des différents sujets liés aux services de navigation aérienne (ANS) afin d'aider les États et d'améliorer les résultats du GREPECAS. (Manuel des procédures du GREPECAS, septième édition, V.2.1, 2020)

⁷ Disponible en cliquant sur « Repository » dans la liste déroulante *ASBUs*, sur le portail du GANP, à l'adresse suivante : <https://www4.icao.int/ganportal/ASBU>

performance clé communs. Cette démarche sera examinée à l'occasion du débat avec le GIPEG⁸ et le GASP (ASBU PPT, « *GANP ASBU Framework Campaign Report seventh edition of the GANP* », p. 18).

2.6 Les résolutions et activités citées ci-dessus entrent dans le cadre de l'élaboration harmonisée du Plan mondial de navigation aérienne et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Les parties prenantes à cette importante initiative méritent la considération et l'appui de l'ensemble de la communauté de l'aviation.

— FIN —

⁸ GIPEG : Groupe d'experts sur les performances globales de l'OACI