



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue

PERFORMANCE DE SÉCURITÉ DE LA RÉGION SAM DANS LE CADRE DE L'USOAP CMA

(Note présentée par le Pérou et parrainée par les États de la région SAM de l'OACI et les États membres de la CLAC² ci-dessous)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les principales initiatives prises pour améliorer la sécurité au cours du triennat sont décrites dans l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), qui fournit un cadre dans lequel les États, les régions et l'industrie peuvent coopérer et collaborer pour aider les États à faire face aux problèmes de sécurité opérationnelle et aux risques.

En conséquence, la région SAM a actualisé son plan de sécurité, décrit les progrès accomplis à ce jour et fixé des objectifs, des cibles, des indicateurs et des paramètres d'évaluation afin de poursuivre le processus d'amélioration continue de la sécurité, tout en coordonnant et en intégrant les différents niveaux de l'État et du secteur et en assurant la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des informations contenues dans la présente note ;
- à continuer de soutenir ce type d'initiative régionale à laquelle les bureaux régionaux doivent participer activement ;
- à évaluer d'autres moyens de mesurer la mise en œuvre effective afin que les résultats soient mis à jour plus rapidement une fois que les États ont mis en œuvre leurs plans d'action.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	<i>Plan de sécurité de la région SAM</i> <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), Édition 2020-2022</i>

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

² Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Uruguay et Venezuela.

1. INTRODUCTION

1.1 À leur treizième réunion (RAAC/13), tenue à Bogota (Colombie) du 4 au 6 décembre 2013, les autorités de l'aviation civile de l'Amérique du Sud ont déclaré qu'elles étaient déterminées à atteindre, entre autres, des objectifs dans les domaines de la sécurité suivants d'ici 2016 : la supervision de la sécurité, les accidents, les accidents de sortie de piste, la certification d'aérodromes et la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS).

1.2 À l'expiration de la déclaration de Bogota, la région SAM a fixé de nouveaux objectifs, cibles et indicateurs et le Bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Sud a, au nom des États de la région et des organisations internationales concernées, publié en mai 2019 la version actualisée du plan de sécurité de la région SAM (SAMSP) qui a été approuvé à la seizième réunion des autorités de l'aviation civile (RAAC/16), tenue à Lima (Pérou) les 6 et 7 décembre 2018.

1.3 Les objectifs du SAMSP ont été formulés conformément à ceux énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), Édition 2020-2022.

1.4 Le plan envisage la mise en œuvre de la gestion de la sécurité en fonction de trois priorités principales : l'amélioration de la mise en œuvre effective (EI) et de l'indice de supervision de la sécurité (SOI) dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) ; la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) ; et la réduction des taux d'accident dans les catégories à haut risque identifiées dans la région SAM.

2. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE

2.1 Résultats de la région SAM dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)

2.1.1 Il ressort des résultats des activités d'USOAP-CMA que, de novembre 2011 à mai 2019, la mise en œuvre effective moyenne de la région SAM est de 80,60 %, ce qui traduit une amélioration de 14,34 % de la moyenne en sept ans, soit une moyenne annuelle de 2,04 % ; cette amélioration de l'EI est plus importante que dans les autres régions du monde.

2.2 Analyse des accidents survenus dans la région SAM impliquant des aéronefs de plus de 5 700 kg dans des vols réguliers de transport aérien commercial au cours de la période 2009-2018

2.2.1 Dans la région SAM, le taux d'accidents impliquant des aéronefs de plus de 5 700 kg dans des vols réguliers de transport aérien commercial a diminué progressivement depuis 2009, passant de 11,07 à 1,65 accident pour 1 000 000 de départs, et la moyenne pour 2017 était très en-deçà du taux mondial de 2,42. Bien que le taux d'accidents ait augmenté de 1,64 (2017) à 3,17 en 2018, ce qui était supérieur au taux mondial de 1,75, la diminution de 11,07 à 3,17 au cours de ces années traduit une baisse du taux moyen d'accidents de 71,4 % du taux moyen.

2.3 **Analyse des accidents de sortie de piste survenues dans la région SAM impliquant des aéronefs de plus de 5 700 kg lors de vols de transport aérien régulier au cours de la période 2007-2018**

2.3.1 Les taux des accidents de sortie de piste ont sensiblement diminué, passant de 2,74 en 2009 à 0,51 en 2015. Bien qu'ils aient augmenté pour atteindre 1,05 en 2016, 2017 et 2018, ils sont restés stables, ce qui signifie que la diminution de 2,74 à 1,05 au cours de ces années traduit une baisse du taux moyen d'accidents de sortie de piste de 61,6 % du taux moyen.

2.4 **Mise en œuvre des PNS**

2.4.1 Le Bureau SAM a élaboré un projet pilote de mise en œuvre des PNS pour les États d'Amérique du Sud. La plupart des États approchent de la fin de la phase II et abordent certains éléments de la phase III. Au moins trois États devraient mettre en place un PNS durable d'ici décembre 2019.

2.5 **Objectifs de sécurité de la région SAM pour le nouveau triennat**

2.5.1 Les objectifs de sécurité énoncés dans le plan de sécurité de la région SAM, qui s'appuient sur ceux de l'OACI, se présentent comme suit : renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États ; mettre en œuvre les PNS efficacement ; parvenir à une réduction continue des risques de sécurité ; réduire les taux d'accidents dans tous les segments de l'aviation ; développer la collaboration régionale ; étendre l'utilisation des programmes du secteur ; et mettre en place les services de navigation aérienne et l'infrastructure d'aérodrome appropriés pour garantir la sécurité des opérations.

2.6 **Objectifs de performance pour l'amélioration de l'EI et du SOI et mise en œuvre des PNS**

2.6.1 Afin de réaliser les objectifs stratégiques de la région SAM, les États de la région tiendront compte des objectifs d'EI et de SOI indiqués dans le tableau ci-dessous dans leurs plans de sécurité respectifs. Les objectifs actuels et pour 2022, par groupe d'États et par niveau d'EI, sont les suivants :

Groupe	États ayant une EI	2020	2022
Groupe 1	Inférieure à 65 %	EI=70 % amélioration du SOI	EI=75 % SOI > 1
Groupe 2	Comprise entre 65 et 74,99 %	EI=75 % amélioration du SOI	EI=80 % SOI >1
Groupe 3	Comprise entre 75 et 79,99 %	EI=80 % amélioration du SOI	EI=85 % SOI >1
Groupe 4	Supérieure à 80 %	EI=85 % amélioration du SOI	EI=90 % SOI >1

2.6.2 À cet égard, il est extrêmement important que l'OACI mette en œuvre d'autres mécanismes pour mesurer l'EI le plus rapidement possible, une fois qu'elle a été informée de la mise en œuvre du plan d'action, pour permettre l'ajustement en temps réel des données d'EI.

2.7 **Objectifs de mise en œuvre du PNS**

2.7.1 Les objectifs de mise en œuvre du PNS ont été fixés au même niveau pour tous les États en 2022 et 2025, à 100 % en 2022 pour la durabilité du PNS et 100 % en 2025 pour son efficacité.

2.8 Objectifs de performance liés à la réduction du taux d'accident et aux niveaux d'alerte

2.8.1 Pour gérer la réduction des taux d'accidents, la région SAM s'est fixé comme objectif une baisse annuelle de 10 % par rapport à la valeur obtenue pour la moyenne mobile des taux des cinq années précédentes, aussi bien pour les accidents de transport aérien commercial régulier que pour les accidents de sorties de piste impliquant les aéronefs de plus de 5 700 kg.

2.8.2 En ce qui concerne les accidents mettant en jeu des aéronefs de plus ou moins 5 700 kg et des hélicoptères de plus ou moins 3 175 kg dans tous les secteurs de l'aviation autres que le transport aérien commercial, les États établiront les taux de réduction annuels (objectifs) en fonction de leurs capacités de supervision de la sécurité.

2.8.3 Les niveaux d'alerte pour une nouvelle période de surveillance (année en cours) seront basés sur les performances de la période précédente (cinq années précédentes) et les valeurs moyennes et d'écart type (SD) seront dérivées de cette dernière. Les niveaux d'alerte sont illustrés dans le tableau d'indicateurs de sécurité par trois lignes d'alerte, comme suit : moyenne + SD ; moyenne + 2SD ; et moyenne + 3SD.

2.8.4 Aux fins du contrôle et du suivi des indicateurs, les États prendront des mesures spécifiques si : 1 point est au-dessus du troisième niveau d'alerte ; 2 points consécutifs sont au-dessus du deuxième niveau d'alerte ; et 3 points consécutifs sont au-dessus du premier niveau d'alerte.

2.9 Objectifs liés à ceux fixés pour développer la collaboration régionale, étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et assurer la disponibilité des infrastructures de base

2.9.1 Développer la collaboration régionale

Développer la collaboration des États au plan régional	D'ici 2020, les États confrontés à des difficultés pour améliorer l'EI et le SOI et pour mettre en œuvre le PNS demanderont assistance au Bureau SAM et au SRVSOP.
	D'ici 2022, tous les États fourniront des informations sur les risques en matière de sécurité, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) de leur PNS, à l'OACI, au RASG-PA, au SRVSOP et à l'ARCM.
Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie	D'ici 2020, tous les fournisseurs de services utiliseront des SPI harmonisés au niveau mondial dans le cadre de leur SGS.
	D'ici 2022, augmenter le nombre de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondants reconnus par l'OACI.
Garantir la disponibilité des services de navigation aérienne et de l'infrastructure aéroportuaire appropriés pour assurer la sécurité des opérations.	D'ici 2022, tous les États mettront en place l'infrastructure de base pour la navigation aérienne et les aéroports

3. CONCLUSION

3.1 La région SAM a actualisé son plan de sécurité, décrit les progrès accomplis à ce jour et fixé des objectifs, des cibles, des indicateurs et des paramètres d'évaluation afin de poursuivre le processus d'amélioration continue de la sécurité, tout en coordonnant et en intégrant les différents niveaux de l'État et du secteur et en assurant la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

— FIN —