



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 27 : Sécurité de l'aviation — Politique

LE PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE ET SON ÉVOLUTION

(Note présentée par la CANSO)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 1^{re} édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004, référence A38-WP/92) offre un cadre de planification stratégique pour les Groupes régionaux de sécurité aérienne de l'aviation (RASG), les États et l'industrie afin de s'assurer de la coordination et de l'harmonisation des efforts destinés à améliorer la sécurité aérienne. Il s'agit d'un objectif louable que la CANSO appuie. Toutefois, pour que tous les intervenants puissent établir leurs priorités et leurs cibles et y allouer les ressources nécessaires, le GASP devra être amélioré et offrir les outils et les lignes directrices dont les parties prenantes ont besoin pour élaborer leurs propres plans. La présente note de travail présente le point de vue de la CANSO sur le GASP et son développement, en tenant compte du fait que la 2^e édition du GASP sera étudiée au cours de la Conférence de haut niveau sur la sécurité projetée pour 2015, en vue de son approbation subséquente lors de la 39^e session de l'Assemblée en 2016.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à étudier la recommandation qui figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La 1^{re} édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004) présente l'orientation stratégique du programme de travail de l'OACI sur la sécurité et la méthodologie de planification en vue d'une harmonisation mondiale dans le domaine de la sécurité aérienne. Le partenariat et la collaboration y occupent une place centrale, puisque les États, les régions et l'industrie se serviront de ce document pour créer ou mettre à jour leurs propres plans, ciblant les priorités régionales ou d'État en matière de sécurité, tout en respectant les objectifs mondiaux mis de l'avant dans le GASP.

1.2 Le nouveau GASP vise à améliorer le niveau de maturité des États en matière de supervision de la sécurité et met également l'emphase sur la continuité par rapport aux éléments du GASP existant. Il est conçu pour intégrer et mettre à jour les initiatives et objectifs établis dans les versions précédentes, en plus de ceux contenus dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), développée à l'époque par le Groupe de l'industrie pour une stratégie de la sécurité (ISSG)² en collaboration étroite avec l'OACI.

¹ Versions linguistiques fournies par la CANSO.

² Les membres de l'ISSG sont : Airbus, Boeing, Airports Council International (ACI), Civil Air navigation Services Organization (CANSO), l'Association internationale du transport aérien (IATA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) et la Flight Safety Foundation (FSF).

1.3 Le GASP sera mis à jour tous les trois ans ; pour qu'il demeure pertinent et utile en tant que cadre de planification stratégique, il devra être étoffé davantage en collaboration et consultation avec les différents intervenants, et comprendre les outils de planification et feuilles de route essentiels destinés à l'usage des Groupes régionaux (RASG), des États et de l'industrie. Une révision annuelle et une mise à jour triennale du GASP permettront de déterminer la stratégie à long terme à adopter, ainsi que les objectifs à atteindre à court et moyen terme, et d'établir quelles sont les priorités afin d'y attribuer les ressources nécessaires. Compte tenu des nombreux programmes et initiatives de sécurité existants ou projetés, une approche coopérative et collaborative est essentielle au succès du Plan. En ce sens, la 1^{re} édition du GASP, en tant que politique de haut niveau, est une initiative bienvenue, appuyée par la CANSO, qui permet d'assurer l'harmonisation et la coordination des efforts.

2. ANALYSE

2.1 L'objectif général du nouveau GASP est une augmentation constante de la performance en matière de sécurité, grâce à la mise en œuvre d'exigences d'État en matière de supervision de la sécurité et à l'usage de quatre *catalyseurs de la performance en matière de sécurité : la normalisation, la collaboration, les ressources et l'échange d'information de sécurité*. Au cours de la prochaine décennie, les États augmenteront leurs capacités en matière de supervision de la sécurité grâce à la mise en œuvre : des normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) liées aux processus d'approbation, d'autorisation, de certification et d'octroi de licences des États, à court terme (d'ici 2017) ; du Programme national de sécurité de l'OACI (PNS) à moyen-terme (d'ici 2022) ; et, à long terme, un système avancé de supervision de la sécurité, permettant la gestion prédictive du risque (d'ici 2027).

2.2 Ces objectifs sont complémentaires par rapport à l'établissement et l'implémentation de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les opérateurs et les fournisseurs de services. Le GASP reconnaît que le *catalyseur de la performance en matière de sécurité – normalisation* doit être appuyé par le respect des réglementations nationales et l'observation des pratiques exemplaires par les fournisseurs de services de l'industrie. Il s'agit d'une évolution bienvenue. Les membres de la CANSO reconnaissent depuis longtemps qu'il est nécessaire que les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) adoptent une structure permettant de gérer la sécurité de façon pro-active, puisque les règlements portant sur les SGS sont, pour la plupart, rédigés sous forme d'énoncés généraux d'exigences dont le respect est vérifiable.

2.3 La CANSO a par conséquent développé sa propre Norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), basée sur le partage des pratiques exemplaires de mise en œuvre des SGS entre les ANSP membres. Publiée en 2010, cette Norme établit le cadre d'une approche pro-active basée sur les performances destinée aux ANSP, et complète les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI concernant les SGS. Elle permet aux ANSP d'élaborer un système qui convient à leur taille et leur complexité opérationnelle et reconnaît que l'atteinte du plus haut niveau de maturité des SGS est un processus à long terme qui doit délibérément être accompli étape par étape. Dans la mesure où l'importance que revêt l'application des normes de pratiques exemplaires de l'industrie dans la mise en œuvre du PNS est reconnue par le GASP, nous encourageons l'OACI à continuer à soutenir l'élaboration et l'observation, par les fournisseurs de services et les exploitants, de normes de pratiques exemplaires de l'industrie pour la gestion de la sécurité, telles que la Norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de la CANSO.

2.4 Le *catalyseur de la performance en matière de sécurité – collaboration* reconnaît la valeur des partenariats et de la coordination. Les objectifs, priorités et cibles contenus dans le nouveau GASP ont été développés à l'intention de la collectivité aéronautique mondiale dans son ensemble, et en partenariat avec elle. Dans la mesure où le GASP élabore des objectifs ciblés et des initiatives en matière

sécurité destinés à la collectivité aéronautique dans son ensemble, il doit également coordonner de manière efficace et efficiente les activités de sécurité complémentaires entre tous les intervenants. Il est nécessaire de développer un mécanisme plus élaboré pour la coordination des intervenants et de le proposer pour la prochaine édition du GASP. Une telle coordination entre l'OACI et les organismes réglementaires peut aussi aider à éviter d'éventuels conflits entre la planification stratégique du GASP et des initiatives réglementaires mises de l'avant par des États ou des autorités régionales.

2.5 Les priorités en matière de sécurité de l'aviation dans le monde touchent trois secteurs : l'amélioration des performances en matière de sécurité au niveau des pistes ; la réduction du nombre d'impacts sans perte de contrôle (accidents CFIT) ; la réduction du nombre d'accidents et d'incidents de perte de contrôle en vol. Ces priorités doivent être traitées aux niveaux mondial, régional et de l'État. La CANSO est l'un des partenaires de l'initiative mondiale sur la sécurité des pistes, lancée en mai 2011, et a soutenu plusieurs séminaires régionaux sur la sécurité des pistes, parmi lesquels celui qu'elle a coprésidé avec l'ATNS au Cap en octobre 2012. En outre, au cours de son sommet 2013 sur la gestion du trafic aérien mondial et de sa 17^e AGA, tenus en juin à Curaçao, la CANSO a lancé, en partenariat avec d'autres intervenants, sa plus récente initiative sur la sécurité des pistes, qui comprend plusieurs outils permettant de réduire le nombre d'approches instables. Les prochaines versions du GASP peuvent inclure un inventaire et un sommaire des initiatives mises de l'avant par les intervenants de l'aviation, y compris des buts et des objectifs, ainsi que les leçons apprises.

2.6 *Le catalyseur de la performance en matière de sécurité – ressources* reconnaît qu'une supervision efficace de la sécurité nécessite l'investissement de ressources humaines, techniques et financières permettant d'atteindre les cibles en matière de sécurité et de surveiller en permanence l'atteinte des objectifs. Il reste aux Groupes régionaux (RASG), aux États et aux intervenants de l'industrie d'établir d'un commun accord des priorités et des objectifs. Pour être en mesure de soutenir l'élaboration de plans de mise en œuvre régionaux et nationaux, le nouveau GASP devra fournir les outils de planification et de décision et les feuilles de route nécessaires aux Groupes régionaux, aux États et à l'industrie afin de déterminer leurs besoins et exigences, et établir leurs priorités en fonction de leurs capacités et limites en termes de ressources. La CANSO être prête à apporter son aide au développement de tels outils supplémentaires d'orientation et d'aide à la décision.

2.7 *Le catalyseur de la performance en matière de sécurité – échange d'information de sécurité* met l'accent sur l'importance des efforts de partage de l'information afin d'effectuer une évaluation d'ensemble de la performance mondiale en matière de sécurité. Cela sera rendu possible grâce à l'échange volontaire d'information provenant de sources multiples. Les dispositions de l'OACI pour l'utilisation, le partage et la protection de l'information de sécurité sont toujours en cours d'élaboration. Cependant, la CANSO a déjà conclu un mémorandum de coopération avec l'OACI au mois de mars 2013, destiné à améliorer, dans le monde entier, la performance en matière de sécurité de la navigation aérienne, grâce à l'établissement entre les deux organisations d'un cadre favorable au dialogue, à la coopération et à l'échange d'information sur la sécurité de la navigation aérienne. Au fur et à mesure que l'utilisation de l'information de sécurité se développe et fait consensus, le GASP devra également évoluer afin de refléter ces changements. Il s'agit d'un domaine dans lequel des développements importants et substantiels sont à venir, y compris en ce qui concerne les outils de création de rapports et tableaux de bord à utiliser. La CANSO continuera à soutenir ces efforts.

3. CONCLUSION

3.1 En tant que politique de haut niveau, le GASP fournit un bon cadre pour le développement et la mise en œuvre des plans régionaux et des États, et assure par conséquent l'harmonisation et la coordination des efforts destinés à améliorer la sécurité de l'aviation. Dans le but de

soutenir cet objectif, le GASP peut être développé et amélioré encore davantage pour fournir les outils et les lignes directrices nécessaires aux Groupes régionaux, aux États et à l'industrie afin de développer leurs propres plans.

3.2 Il est recommandé que l'OACI :

- a) continue de soutenir le développement et l'utilisation des pratiques exemplaires de l'industrie, telles que la Norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de la CANSO destinée aux fournisseurs de services de navigation aérienne, reconnues par le GASP pour le rôle positif qu'elles jouent dans l'amélioration du respect des dispositions de l'OACI en matière de gestion de la sécurité ;
- b) établisse un mécanisme de coordination des intervenants pour l'établissement des objectifs, des priorités et des cibles, et la mise à jour des éditions successives du GASP ;
- c) établisse un inventaire et un sommaire des initiatives en matière de sécurité mises de l'avant par les intervenants de l'aviation, comprenant leurs buts et objectifs ainsi que les leçons apprises, qui peuvent être incorporés aux plans mondiaux et régionaux ;
- d) développe d'ici mi-2014 les outils et feuilles de route essentiels de planification et de décision qui seront utilisés par les Groupes régionaux, les États et l'industrie afin de soutenir le GASP, et qu'un mécanisme consultatif soit mis sur pied afin de les développer.

3.3 Étant donné les ressources que les intervenants de l'aviation doivent engager en soutien au GASP et aux plans régionaux et des États, il est de plus proposé que les mises à jour du GASP soient transmises aux États et à l'industrie pour consultation bien avant que celles-ci soient soumises pour approbation par le Conseil puis à l'Assemblée de l'OACI afin d'être entérinées.