



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

NIVEAUX UNIVERSELLEMENT ACCEPTABLES DE SÉCURITÉ DANS LES SSP DE TOUS LES ÉTATS

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'expérience du secteur de l'aviation et les intérêts des États contribuent à établir les niveaux acceptables de sécurité, avec pour objet l'harmonisation universelle de ces niveaux et l'élimination de toute latitude et subjectivité de la part des États. Pareille normalisation est très importante pour maintenir un niveau de sécurité que tous les États puissent accepter, pour la mise en œuvre efficace des SSP et pour la conformité avec les objectifs du GASP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des renseignements figurant dans la présente note de travail ;
- b) à inviter instamment l'OACI à prendre les mesures nécessaires pour :
 - i) tenir dûment compte des renseignements figurant dans la présente note ;
 - ii) promouvoir des ateliers et des réunions pour formuler des indicateurs de sécurité harmonisés et des cibles communes que les États des régions pourront accepter ;
 - iii) concevoir des indicateurs des niveaux universels de sécurité qui soient acceptables aux fins des SSP.

<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>Manuel de gestion de la sécurité (SMM) (Doc 9859)</i> <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Doc 10004)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les dispositions des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI recommandent depuis plusieurs années la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité (SSP) comme moyen d'établir des niveaux acceptables de sécurité (ALos) dans tous les États.

¹ La version espagnole est fournie par le Venezuela.

1.2 De récentes révisions du Doc 9859, *Manuel de gestion de la sécurité*, contiennent de nouveaux renseignements généraux pour guider les États qui souhaitent élaborer leurs programmes nationaux de sécurité (SSP) ainsi que des critères et des éléments indicatifs pour la formulation de leur ALoS.

1.3 Les États ont œuvré dans leurs régions, individuellement et en collaboration, avec l'appui des bureaux régionaux de l'OACI pour fournir aux fonctionnaires gouvernementaux et aux professionnels de l'aviation une formation dans le domaine des SSP.

1.4 Il est vivement recommandé dans la présente note que les ALoS soient conçus sous la direction de l'OACI avec des apports des États. Ces niveaux de sécurité devraient être universels et tous les États devraient pouvoir les accepter. Les États, les organisations et le secteur de l'aviation devraient combiner leurs efforts pour normaliser les indicateurs de sécurité de base communs aux États de chaque région, chaque État adoptant ensuite des indicateurs particuliers en fonction de ses besoins.

2. ANALYSE

2.1 Les États qui ont déjà acquis une expérience dans la mise en œuvre de leurs SSP ont suivi des approches différentes pour établir des niveaux de sécurité initiaux et ensuite des objectifs :

- a) un point de départ peut être un événement riche de conséquences, par exemple un accident ou un incident grave. Les activités d'enquêtes sur les accidents menées par les services d'enquêtes constituent par définition à une évaluation du risque a posteriori. Certains États disposent d'institutions très vigoureuses qui ont une vaste expérience des enquêtes sur les accidents et qui contribuent à l'élaboration d'une base de données sur la sécurité et de taxonomies utilisées pour décrire ces événements. Le paragraphe 8.4 de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* dispose que « Les États établiront et tiendront à jour une base de données sur les accidents et incidents, **pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité** qui ont été recueillies, notamment ceux qui proviennent de leurs systèmes de comptes rendus d'incidents, ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires ». Si un État n'a pas encore adopté de SSP, il baserait ses cibles immédiates sur les tendances de ses accidents. Il faut beaucoup de temps pour établir les rapports d'accidents et formuler les recommandations qui en découlent, si bien que la mise en évidence et l'analyse des causes qui puissent permettre par la suite d'établir des indicateurs de sécurité sont des opérations longues et inefficaces. Une autre stratégie a consisté à utiliser les données et les rapports établis par d'autres États et organisations qui, bien qu'ils ne traduisent pas la situation réelle d'un État particulier, peuvent néanmoins lui servir de référence ou de point de départ.
- b) Les bases de données des événements lourds de conséquences (incidents ou accidents graves) peuvent être analysées. Le calcul des taux d'accidents et d'incidents graves constitue le dénominateur commun des statistiques sur les catastrophes de toute industrie. Pour calculer ce taux, il faut tout d'abord établir le nombre exact de vols, d'opérations au sol, d'opérations d'entretien et de maintenance, d'autorisations diverses, etc. Tout cela peut cependant être difficile parce que beaucoup de secteurs de l'industrie n'appliquent pas des systèmes de collectes de données uniformes. De plus, la personne ou le service qui recueille les données opérationnelles peut avoir

des fonctions autres que de sécurité uniquement, s’occupant par exemple d’aspects des affaires fiscales, des finances, du tourisme ou des ressources humaines.

- c) Il existe actuellement des indicateurs et des cibles de sécurité de caractère général. L’OACI, par le truchement du programme USOAP, a établi des indicateurs de capacité de supervision de la sécurité en se fondant sur ses audits, que les États peuvent utiliser comme référence pour établir les objectifs de leurs plans d’action correctrice. De fait, pareilles cibles sont déjà établies, ainsi qu’il ressort de la Résolution A37-14 qui « prie instamment les États contractants, les organismes régionaux de supervision de la sécurité et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour réaliser les objectifs du GASP et de la méthodologie de la GASR et pour mettre en œuvre les méthodologies **en vue de réduire le nombre et le taux d’accidents d’aviation** ». Le GASP fixe les cibles ci-après pour le triennat 2008-2011 : « D’ici la fin de 2011, le taux d’accidents d’aucune des régions de l’OACI ne devra être supérieur au double du taux mondial ». Les données du GASP pour 2013 montrent une chute des taux des LOC-1, CFIT et accidents mortels de 2011-2012 par rapport à la période précédente. En revanche, les décès causés par des accidents CFIT ont augmentés de 30% par rapport aux taux de 2011 et de 2012 (GASP 2013), cette catégorie d’accidents ayant été celle qui a causé le plus de morts pendant cette période de deux ans. Toutes ces données sont précieuses pour mesurer les tendances des accidents, mais cette chute des taux n’était pas liée à toute valeur ou métrique définie dans les mesures décrites ci-dessus. Il n’a pas pu être établi si les cibles quantitatives ont été atteintes. Si les États et le secteur de l’aviation collaborent, il sera possible de formuler des indicateurs de sécurité communs au niveau régional et, sur leur base, d’établir des cibles.

3. CONCLUSION

3.1 La mise en œuvre des SSP appelle une participation constante des États et du secteur de l’aviation. L’expérience du Venezuela dans cette entreprise peut offrir d’utiles suggestions aux États, organisations et groupes de travail intéressés.

3.2 Il serait judicieux que l’OACI établisse des indicateurs de sécurité universels en coopération étroite avec les États et les organisations internationales, pour veiller au développement durable du transport aérien et éviter les conflits entre États dont les niveaux de sécurité acceptables sont différents.

3.3 Toutes les régions devraient aider les États à élaborer des indicateurs de sécurité communs. Pareilles activités renforceraient les initiatives prises pour normaliser la gestion de la sécurité à l’échelle du GASP et contribueraient à atteindre ses objectifs relatifs à la mise en œuvre des SSP.