



Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Juillet 2007

Organisation de l'aviation civile internationale

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières.....	2
Avant-propos.....	3
Chapitre 1 - Évolution des initiatives de sécurité mondiale.....	4
Introduction	4
Une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation.....	4
Objectif de l'OACI en matière de sécurité pour 2008-2011.....	4
La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde	5
Rapport entre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde.....	6
Nécessité du partenariat.....	6
Processus de planification	6
Initiatives de sécurité mondiale	9
Chapitre 2 - Un système fondé sur les performances qui répond aux attentes des utilisateurs.....	22
Sécurité – Une attente en matière de performance – Mesure du risque.....	22
Tenue à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	22
Utilisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.....	23

AVANT-PROPOS

L'industrie du transport aérien joue un rôle de premier plan dans l'activité économique mondiale et demeure l'un des secteurs de l'économie mondiale dont la croissance est la plus rapide. Le maintien de la vitalité de l'aviation civile repose en grande partie sur la réalisation, aux échelons mondial, régional et national, de conditions offrant toutes les garanties de sécurité, de sûreté et d'efficacité et qui soient respectueuses de l'environnement.

Les efforts de l'OACI pour répondre aux besoins de l'industrie du transport aérien et de l'aviation civile internationale en question ci-dessus visent à la coordination des processus de planification mondiale. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde sert de document stratégique établissant la méthodologie de planification qui permettra l'harmonisation mondiale dans le domaine de la sécurité.

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde suit une approche et des principes similaires à ceux du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750). Les deux ont été élaborés en étroite coordination avec l'industrie et avec sa participation et établissent un cadre de référence commun pour assurer la coordination des initiatives régionales, sous-régionales, nationales et individuelles afin de produire un système d'aviation civile internationale harmonisé, sûr et efficace.

CHAPITRE 1 - ÉVOLUTION DES INITIATIVES DE SÉCURITÉ MONDIALE

Introduction

L'OACI a produit la première version du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en 1997, en officialisant une série de conclusions et de recommandations formulées au cours d'une réunion informelle de la Commission de navigation aérienne et de l'industrie. Le Plan a servi à orienter le programme des travaux techniques de l'Organisation et à en établir les priorités. Jusqu'en 2005, il a fait l'objet d'actualisations régulières visant à en préserver la pertinence.

En mai 2005, une autre réunion de la Commission de navigation aérienne et de l'industrie a constaté la nécessité d'un plan plus vaste établissant un cadre de référence commun pour l'ensemble des acteurs. Un tel plan permettrait une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et contribuerait à coordonner et orienter les politiques et les initiatives de sécurité partout dans le monde afin de réduire le risque d'accident de l'aviation commerciale. Il a alors été décidé que les représentants de l'industrie, réunis au sein du Groupe de l'industrie pour une stratégie de sécurité¹ (ISSG), travailleraient avec l'OACI à mettre au point une approche commune de la sécurité de l'aviation. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde élaborée par l'ISSG a jeté les bases sur lesquelles le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde est fondé. En mars 2006, la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06) convoquée par l'OACI s'est félicitée de l'établissement de la Feuille de route et a recommandé à l'Organisation de l'utiliser pour élaborer une approche intégrée des initiatives de sécurité qui servirait de cadre mondial pour la coordination des politiques et des initiatives en matière de sécurité.

Une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

La réalisation d'un système sûr est la première des priorités en aviation. Cela dit, les mesures prises en ce qui concerne la sécurité sont motivées non seulement par des faits et des données mais aussi par la façon dont le public perçoit les besoins à ce sujet. Le niveau de risque acceptable est lié à la confiance à l'égard du système de sécurité de l'aviation, et cette confiance est minée chaque fois qu'un accident se produit. Par conséquent, le défi consiste à réduire encore davantage un taux d'accidents qui est déjà passablement bas. Afin d'orienter ses travaux, l'OACI a fixé l'objectif de sécurité suivant.

Objectif de l'OACI en matière de sécurité pour 2008-2011

1. Réduire le nombre d'accidents mortels et de morts à l'échelle mondiale, quel que soit le volume du trafic aérien.
2. Obtenir une diminution sensible des taux d'accidents, en particulier dans les régions où il reste élevé.
3. À la fin de 2011, aucune région de l'OACI ne présentera un taux d'accidents* supérieur à deux fois la moyenne mondiale.

* *Compte tenu d'une moyenne mobile sur cinq ans*

¹ Les membres de l'ISSG sont : Airbus, Boeing, le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air navigation Services Organization (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Flight Safety Foundation (FSF).

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde² produite par l'ISSG en étroite coopération avec l'OACI a servi de base à l'élaboration du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Elle reconnaît la nécessité d'une participation de tous les acteurs du système aéronautique et définit clairement les rôles des instances de réglementation et de l'industrie tout en insistant sur leur complémentarité. Elle encourage une approche proactive de la sécurité et offre un moyen de faire en sorte que, partout dans le monde, les initiatives de sécurité aboutissent à une sécurité accrue grâce à une coordination des efforts, réduisant ainsi les incohérences et les doubles emplois.

La Feuille de route est fondée sur des principes de haut niveau jugés essentiels au renforcement de la sécurité de l'aviation commerciale mondiale par tous les acteurs. Elle n'a pas été créée pour remplacer les initiatives régionales guidées par les données, telles que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), des États-Unis, l'Initiative stratégique pour la sécurité en Europe (ESSI) ou l'Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation (PAAST). Plus exactement, elle s'appuie sur ces programmes très utiles, mettant en lumière les domaines cruciaux dans lesquels les gouvernements et l'industrie doivent agir. Par-dessus tout, elle s'attaque aux domaines qui ne sont pas traités de manière effective.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde établit un cadre de référence commun pour l'ensemble des acteurs, à savoir les États, les instances de réglementation, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, les prestataires de services de la circulation aérienne, les avionneurs, les organisations internationales et les organismes de sécurité. À cette fin, elle a défini les douze domaines d'intervention suivants et produit des orientations sur la façon de s'en occuper :

- États
 1. Uniformité de l'application des normes internationales
 2. Uniformité de la supervision de la sécurité
 3. Efficacité du compte rendu des erreurs/incidents
 4. Efficacité des enquêtes sur les incidents et les accidents
- Régions
 5. Bonne coordination des programmes régionaux
- Industrie
 6. Efficacité du compte rendu et de l'analyse des erreurs et des incidents
 7. Uniformité de l'emploi des systèmes de gestion de la sécurité
 8. Uniformité de l'application des exigences réglementaires
 9. Uniformité de l'adoption des meilleures pratiques de l'industrie
 10. Harmonisation des stratégies de l'industrie pour la sécurité dans le monde
 11. Personnel qualifié en nombre suffisant
 12. Efficacité de l'utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité

La 2^e Partie de la Feuille de route donne des orientations détaillées sur les mesures à prendre dans les douze domaines d'intervention en indiquant, pour chaque domaine, un ensemble d'objectifs appuyé par un ensemble de bonnes pratiques de l'industrie, des paramètres et un modèle de maturité. La Feuille de route décrit aussi un processus étape par étape destiné à faciliter l'élaboration de plans pour le renforcement de la sécurité au niveau régional ou sous-régional.

² La version en vigueur de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est disponible sur le site <http://www.icao.int/fsix/safety.cfm>

Rapport entre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde constitue la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et elle en fait partie intégrante. Du point de vue pratique, on peut considérer le GASP comme la stratégie de l'OACI à suivre par les États, les régions et l'industrie dans les domaines d'intervention indiqués dans la Feuille de route. Le GASP prévoit aussi un mécanisme visant à faire en sorte que sa tenue à jour et celle de la Feuille de route soient coordonnées.

Nécessité du partenariat

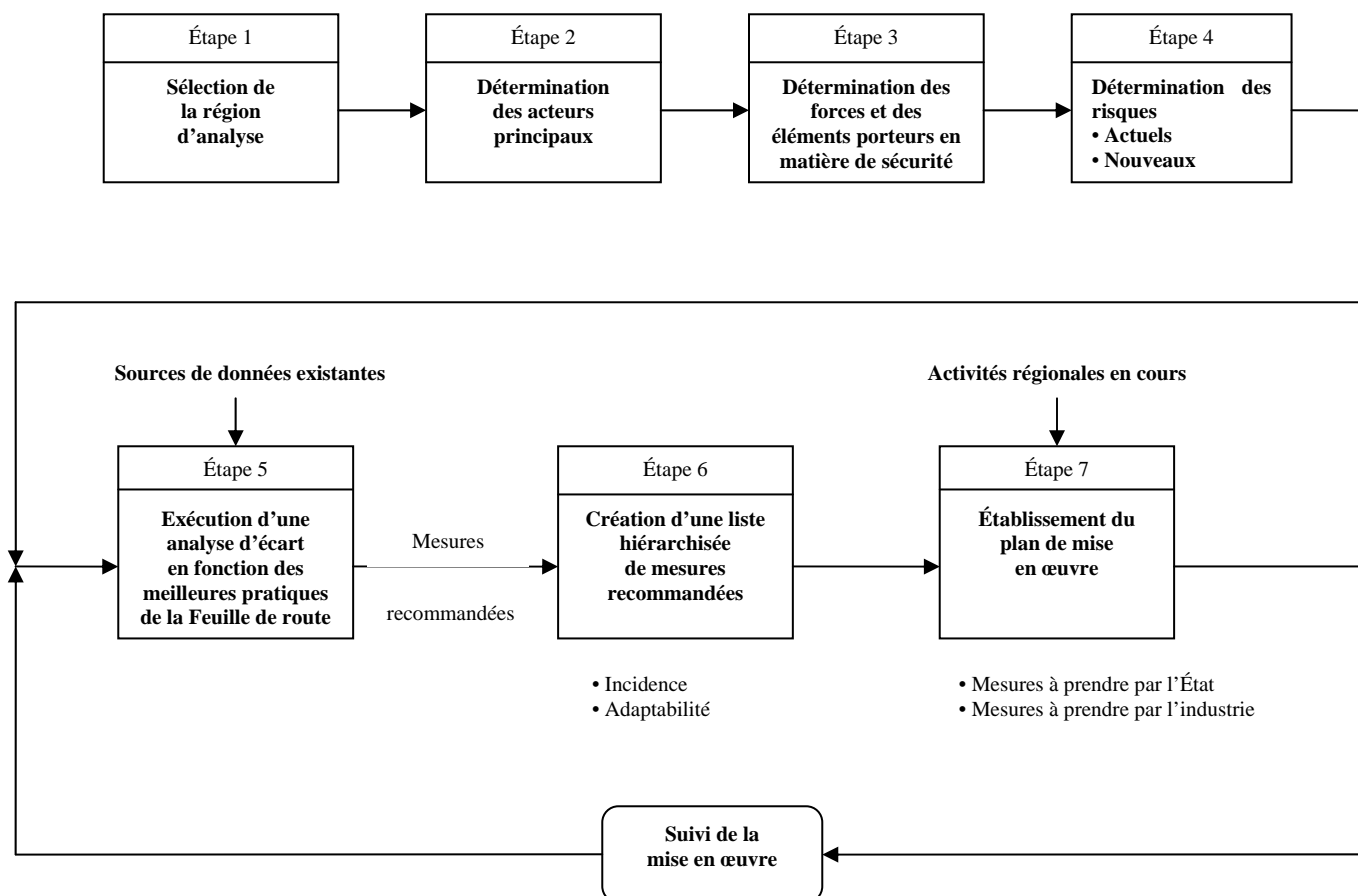
Une approche proactive de la sécurité de l'aviation nécessite la participation de tous les acteurs. Le rapport très étroit qui existe entre le GASP et la Feuille de route est un exemple de l'esprit de partenariat dont toutes les initiatives de sécurité seront empreintes. Il importe de souligner que même si la Feuille de route et le Plan indiquent un acteur principal pour chaque domaine d'intervention, ce jumelage n'est pas exclusif. La Feuille et le Plan sont fondés sur le principe du partenariat, et à ce titre, il est indispensable que tous les acteurs concernés jouent un rôle dans la planification et l'exécution de toute activité visant à améliorer la sécurité dans le domaine d'intervention en question. Leur engagement est une condition de succès.

Outre l'OACI, les principaux acteurs du secteur de l'aviation civile sont les États,³ les compagnies aériennes/exploitants, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les avionneurs et les équipementiers, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organisations internationales et les représentants de l'industrie. L'engagement de tous les acteurs est indispensable à l'amélioration de la sécurité.

Processus de planification

L'objectif du processus de planification est d'établir en collaboration un plan d'action qui définit avec précision les activités à mener pour améliorer la sécurité. Le processus commence par une analyse de la situation actuelle suivie d'une comparaison de cette situation avec celle que l'organisation souhaite obtenir. Cette « analyse d'écart » fixe des étapes précises que l'on peut suivre pour atteindre le but recherché. Les concepteurs du plan déterminent ensuite les activités particulières à accomplir et l'ordre de leur exécution — en d'autres termes, ils dressent une liste de mesures classées par ordre de priorité. À partir de cette liste hiérarchisée, ils construisent un plan d'action qui, en plus des mesures à prendre, indique celui qui en a la responsabilité. Le processus — et chaque étape — est illustré dans l'organigramme suivant.

³ Les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne comprennent ceux qui appartiennent aux États ou qui existent en tant qu'organismes d'État.



Étapes du processus de planification

- Étape 1** **Détermination du sujet de l'analyse :** Le sujet peut être une région de l'OACI, une des régions décrites dans la Feuille de route, un sous-ensemble de ces régions (p. ex. COSCAP, États similaires à l'intérieur d'une région) ou même un État individuel.
- Étape 2** **Détermination des acteurs principaux :** Pour faire en sorte qu'un plan, quel qu'il soit, permette d'apporter les modifications destinées à améliorer la sécurité de l'aviation, il est indispensable de tenir compte du point de vue de tous les acteurs principaux. Il faut donc déterminer ces derniers dès le début. Un acteur peut être n'importe quelle entité (instance de réglementation, exploitant, organisation, etc.) susceptible de participer à la mise en œuvre des modifications ou de les susciter, ou que les modifications touchent de façon notable. Les acteurs formeront une équipe de sécurité qui s'occupera des étapes suivantes.
- Étape 3** **Détermination des forces et des éléments porteurs en matière de sécurité :** Il est nécessaire de parvenir à une compréhension de l'environnement général du sujet visé par les efforts de renforcement de la sécurité. À chaque sujet correspond un ensemble de facteurs qui contribuent à la sécurité de l'aviation à l'intérieur du territoire du sujet. Déterminer ces forces et éléments porteurs est une étape critique si on veut trouver des moyens de tirer parti de la base de sécurité qu'ils constituent.

Étape 4 **Détermination des risques actuels et nouveaux :** Le processus exige de déterminer les risques qui peuvent créer une situation réduisant la sécurité globale de l'aviation dans la région concernée, actuellement ou dans l'avenir prévisible. Des listes précises et complètes de ces risques sont indispensables à l'exécution d'une analyse d'écart vraiment utile (Étape 5).

Étape 5 **Exécution d'une analyse d'écart :** Une analyse d'écart est simplement une évaluation de la situation actuelle par rapport à la situation souhaitée. Il y a plusieurs façons d'effectuer une telle analyse. À partir de données provenant de sources existantes (USOAP de l'OACI, IOSA de l'IATA, carences de sécurité constatées par les PIRG ou d'autres mécanismes, analyses des données de sécurité disponibles, etc.) ou des connaissances détaillées d'un groupe d'experts compétents, l'analyse d'écart exposera les différences qui existent entre la *situation actuelle* (définie à partir des données collectées dans le cadre des Étapes 3 et 4) et la *situation cible*, à savoir la situation évoluée dans laquelle les initiatives de sécurité mondiale du GASP ont été mises en œuvre.

Le résumé de l'analyse d'écart devrait indiquer les organismes ou les entités chargés de remédier aux carences. Les cas d'écarts multiples exigeront une évaluation en vue de l'établissement des priorités et de plans de mise en œuvre appropriés.

Étape 6 **Création d'une liste hiérarchisée de mesures recommandées :** Après avoir examiné les écarts et les meilleures pratiques correspondantes, on peut établir une liste de mesures potentielles de renforcement de la sécurité. Cela dit, il faut reconnaître qu'il est parfois impossible en pratique d'exécuter un plan d'action traitant chaque différence correspondant à un écart par rapport au stade de maturité (évolué) à atteindre.

Chaque écart mis en évidence par l'analyse devrait être examiné comme suit :

- Incidence sur la sécurité – évaluer l'amélioration de la sécurité qui résulterait du comblement de l'écart. Théoriquement, on peut adopter une approche *quantitative* en utilisant une variété de méthodes, comme celles qui ont été mises au point par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), des États-Unis. Si l'évaluation quantitative est difficile, on peut s'en remettre aux connaissances et à l'expérience de l'équipe d'évaluation pour produire la liste hiérarchisée des mesures potentielles ayant la plus grande incidence sur la sécurité.
- Mise en œuvre – l'incidence sur la sécurité devrait être le principal élément régissant la hiérarchisation des mesures potentielles, mais il faut aussi examiner s'il est possible en pratique d'apporter les modifications. Cette évaluation devrait porter aussi sur l'existence d'une volonté politique de changer et la disponibilité de la technologie et des ressources nécessaires à la mise en œuvre des modifications. On ne devrait arriver à conclure que la mise en œuvre est irréalisable qu'en tout dernier lieu. Si on parvient à une telle conclusion, il faut ajuster les activités de l'aviation de façon à éliminer l'incidence de l'écart de sécurité constaté.

Étape 7 **Établissement d'un plan d'action :** Après avoir dressé la liste hiérarchisée des mesures potentielles, il faut établir le plan d'action de mise en œuvre. Ce plan devrait comprendre un ensemble gérable de mesures représentant les étapes à franchir pour atteindre le stade de maturité suivant.

Une fois le plan finalisé, il faut déterminer les parties ou organismes qui auront la responsabilité de diriger l'exécution de chacune des mesures qu'il contient. Il conviendrait de reconnaître qu'il y a déjà plusieurs entités et organisations régionales œuvrant partout dans le monde qui seraient peut-être en mesure de fournir des stratégies et un soutien pour la mise en œuvre. Par exemple, les divers COSCAP de l'OACI en cours de formation dans la région considérée pourraient aider à définir et à coordonner les actions des États.

Suivi

Amélioration continue – ce qu'il faut faire par la suite : Une fois le plan établi et remis aux organisations ou aux personnes chargées d'en diriger l'exécution, le travail n'est pas terminé pour autant. Il faut suivre en permanence les activités de mise en œuvre pour veiller à ce que les mesures soient prises, à ce que toute entrave à la mise en œuvre soit supprimée et à ce que le plan prenne en compte tout nouvel écart qui pourrait être constaté.

La meilleure façon de mener à bien ce processus de renforcement de la sécurité est de l'exécuter étape par étape pour passer au stade de maturité suivant. Une fois le plan d'action initial accompli, il faut répéter le processus afin de déterminer les prochaines mesures de renforcement à prendre.

Initiatives de sécurité mondiale

Les initiatives de sécurité mondiale (GSI) visent à appuyer la poursuite de l'Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité ainsi que les autres objectifs de sécurité que les régions, les États ou l'industrie pourraient fixer. La planification et la mise en œuvre devraient commencer à court terme et être avancées de façon progressive. Les initiatives à long terme qui sont nécessaires pour orienter l'évolution vers un système d'aviation civile plus sûr seront ajoutées au Plan à mesure qu'elles seront mises au point et convenues.

Les initiatives décrites dans les pages suivantes sont destinées à faciliter le processus de planification. Elles ne devraient pas être considérées comme étant indépendantes les unes des autres mais plutôt comme étant, dans de nombreux cas, étroitement liées. Elles peuvent donc être combinées entre elles et s'appuyer les unes les autres. Chaque GSI indique le domaine d'intervention correspondant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et renvoie aux meilleures pratiques connexes indiquées dans la Feuille de route à titre d'orientations pour l'élaboration des activités de mise en œuvre à mener dans le cadre de la GSI.

L'OACI établira son propre programme de travail relatif à l'Objectif stratégique en matière de sécurité en tenant compte du GASP et de ses GSI afin de favoriser l'efficacité de la mise en œuvre mondiale.

**(GSI-1) UNIFORMITÉ DE L'APPLICATION DES NORMES INTERNATIONALES ET
DES MEILLEURES PRATIQUES DE L'INDUSTRIE**

Objet : Mise en œuvre intégrale des SARP applicables de l'OACI et des meilleures pratiques connexes l'industrie.

Acteurs principaux : OACI, États

**Élément correspondant de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 1

Description de la stratégie

1. Les États mettent en œuvre les SARP de l'OACI et les meilleures pratiques de façon uniforme. La conformité aux normes de l'OACI est jugée indispensable au niveau international, et une application judicieuse des recommandations de l'Organisation et des meilleures pratiques est reconnue comme étant la façon la plus efficace de réaliser une mise en œuvre uniforme à l'échelle mondiale : les États coordonnent leurs activités de façon à influencer ceux qui montrent peu d'empressement à se mettre en conformité. Les écarts sont déterminés dans le cadre de l'USOAP et du processus de notification des différences.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP1a-1 à 4*

2. Exécuter une analyse d'écart dans le cas des États qui ne peuvent pas se mettre en conformité. Établir des plans pour réaliser la conformité souhaitée, qui prévoient notamment un soutien international coordonné, au besoin, pour combler les écarts.

Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route : BP1b-1

3. La conformité aux SARP internationales est évaluée de façon continue dans le cadre de l'USOAP de l'OACI et d'autres moyens d'évaluation équivalents. Un soutien international coordonné est assuré selon les besoins.

Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route : BP1b-1

(GSI-2) UNIFORMITÉ DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

Objet : Chaque État est en mesure d'évaluer de façon objective toute activité aéronautique particulière jugée critique pour la sécurité qui relève de sa responsabilité et d'exiger que cette activité respecte les normes destinées à assurer un niveau de sécurité acceptable.

Acteurs principaux : OACI, États

Élément correspondant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde : Domaine d'intervention 2

Description de la stratégie

1. Les États veillent à ce que leur autorité de réglementation soit indépendante dans l'exercice de ses fonctions de sécurité, compétente et suffisamment financée.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP2a-1 à 4*

2. Les États mettent en place des systèmes appropriés pour préserver l'efficacité de leur fonction de réglementation.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP1c/2b-2 à 5, BP2a-6*

(GSI-3) EFFICACITÉ DU COMPTE RENDU DES ERREURS ET DES INCIDENTS

Objet : Une libre circulation des données est nécessaire pour permettre l'évaluation continue de la sécurité du système aéronautique et la correction des carences lorsque cela est justifié.

Acteurs principaux : OACI, États

Élément correspondant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde : Domaine d'intervention 3

Description de la stratégie

1. Les États apportent des modifications de nature législative afin de soutenir la « culture juste », d'encourager les systèmes de compte rendu ouverts et de protéger les données collectées dans le seul but d'améliorer la sécurité de l'aviation.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP3a-1 à 4*
2. L'OACI procède à un examen des activités des États dans le but de déterminer les lacunes de leur action législative, afin d'encourager les systèmes de compte rendu ouverts. Établir un plan pour combler les lacunes.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP3b-1 et 2*
3. Rassembler les données régionales en matière de sécurité.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP3c-1 à 4*
4. Mettre en œuvre un partage international des données/système mondial de compte rendu de données.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP3b-1 à 4*

**(GSI-4) EFFICACITÉ DES ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS ET
LES ACCIDENTS**

Objet : Les enquêtes sur un accident ou un incident donnent l'occasion d'examiner en profondeur non seulement les circonstances à l'origine de la situation mais aussi des questions plus vastes ayant trait à la sécurité intrinsèque d'une opération dans son ensemble.

Acteurs principaux : OACI, États

**Élément correspondant de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 4

Description de la stratégie

1. Les États mettent en pratique les principes de l'Annexe 13 de l'OACI et créent un organisme d'enquête indépendant et impartial, formé de façon professionnelle et bénéficiant d'un financement suffisant, ou donnent accès à un tel organisme. On donne suite aux recommandations de sécurité.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP4a-1 à 9*

2. Les États mettent en place un cadre juridique pour la protection des données en matière de sécurité, dans le but de prévenir les accidents et non pas d'attribuer des blâmes.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP4b-1 à 3*

3. Établir une coopération et un partage internationaux en ce qui concerne les renseignements sur les accidents et les incidents.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP4c-1 à 4*

(GSI-5) BONNE COORDINATION DES PROGRAMMES RÉGIONAUX

Objet : Les différences régionales imposeront des mises en œuvre différentes des meilleures pratiques, et à des degrés de maturité différents, mais il y a beaucoup à gagner du partage de l'expérience entre les régions.

Acteurs principaux : OACI, États, régions

Élément correspondants de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde : Domaine d'intervention 5

Description de la stratégie

1. Concevoir des mécanismes régionaux et tirer parti des mécanismes existants pour favoriser l'uniformité.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP5a-1 à 3*

2. Attribuer les priorités d'intervention aux régions sur la base d'une évaluation des risques.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP5b-1 à 2*

**(GSI-6) EFFICACITÉ DU COMPTE RENDU ET DE L'ANALYSE DES
ERREURS ET DES INCIDENTS DANS L'INDUSTRIE**

Objet : L'établissement et le maintien d'une « culture juste » sont une des principales façons pour l'industrie de comprendre où sont les dangers et les risques dans une organisation.

Acteur principal : Industrie

**Élément correspondants de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 6

Description de la stratégie

1. L'industrie s'engage en faveur d'une « culture juste » en ce qui concerne le compte rendu des questions et des problèmes potentiels en matière de sécurité, sans réprimande pour les parties en cause.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP6a-1 à 5*
2. Établir et utiliser un ensemble commun de paramètres et de descripteurs d'événements précurseurs en vue de l'adoption d'une approche proactive de la gestion du risque.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP6b-1 à 4*
3. Mettre sur pied et intégrer, à l'échelle de l'industrie, des bases de données communes sur les incidents/erreurs. Démontrer et faire connaître les avantages du compte rendu ouvert.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP6c-1 à 4*

**(GSI-7) UNIFORMITÉ DE L'UTILISATION DES SYSTÈMES DE GESTION
DE LA SÉCURITÉ (SGS)**

Objet : Une gestion systématique des risques liés à l'exploitation d'aéronefs, aux opérations sol d'aérodrome, à la gestion du trafic aérien ainsi qu'aux études techniques ou activités de maintenance aéronautiques est indispensable à la réalisation de niveaux élevés de performance en matière de sécurité.

Acteur principal : Industrie

**Éléments correspondants de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 7

Description de la stratégie

1. Les SGS sont imposés dans tous les secteurs et disciplines de l'industrie.
*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP7a-1*
2. Élaborer un plan en vue de prendre en compte les SGS dans les processus d'audit.
*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP7b-1*
3. Créer des processus d'audit pour évaluer la fonction SGS.
*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP7b-1*
4. Mettre en œuvre l'examen des SGS dans le cadre des audits.
*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP7b-1*
5. Définir des points d'interface entre les domaines d'intervention de l'industrie et élaborer un plan en vue de l'intégration des programmes SGS dans toutes les interfaces.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP7e-1 à 4*

(GSI-8) UNIFORMITÉ DE L'APPLICATION DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

Objet : Pour réaliser un système sûr, l'industrie doit respecter les règlements des États. La responsabilité de respecter les règlements incombe principalement à l'industrie, qui a l'obligation juridique, commerciale et morale de veiller à ce que les activités soient menées conformément aux règlements.

Acteur principal : Industrie

Éléments correspondants de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde : Domaine d'intervention 8

Description de la stratégie

1. Avec le soutien total de la direction, exécuter une évaluation et une analyse d'écart indépendantes de la conformité de l'industrie aux règlements, en vue de traiter les cas de non-conformité.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BPa-1 à 5*

2. Exécuter des audits indépendants réguliers de la sécurité opérationnelle pour évaluer le maintien de la conformité dans l'ensemble de l'industrie.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP8b-1 à 2*

**(GSI-9) UNIFORMITÉ DE L'ADOPTION DES MEILLEURES PRATIQUES
DE L'INDUSTRIE**

Objet : Les meilleures pratiques, qui représentent l'application des leçons apprises par l'industrie à l'échelle mondiale, sont adoptées en temps opportun par les divers organismes.

Acteur principal : Industrie

**Élément connexe de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 9

Description de la stratégie

1. Améliorer les structures (suite à un engagement de la direction) qui permettent de se tenir au courant des meilleures pratiques et déterminer les mises au point à apporter aux meilleures pratiques.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP9a-1 à 5*

2. L'industrie partageant ouvertement l'information sur les avantages des meilleures pratiques, mettre en œuvre l'évaluation comparative des performances en matière de constance dans la diffusion de l'information.

*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP9b-1*

**(GSI-10) HARMONISATION DES STRATÉGIES DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE
DE SÉCURITÉ**

Objet : Les efforts de tous les acteurs de l'industrie pour améliorer la sécurité de l'aviation aux échelons local, national et régional sont plus efficaces au niveau mondial lorsqu'ils sont bien harmonisés et fondés sur des objectifs et des méthodes communs.

Acteur principal : Industrie

Élément connexe de la Feuille de route : Domaine d'intervention 10
pour la sécurité de l'aviation dans le monde : Domaine d'attention 10

Description de la stratégie

1. Créer un mécanisme pour la coordination et le partage des stratégies de sécurité.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP10a-1 à 3*
2. Coordonner et partager les stratégies de sécurité, dans le but de les harmoniser et de réduire le plus possible les chevauchements.
*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP10b-1 à 5*

(GSI-11) PERSONNEL QUALIFIÉ EN NOMBRE SUFFISANT

Objet : L'industrie et les autorités de réglementation disposent d'un personnel qualifié en nombre suffisant pour exercer ses activités.

Acteur principal : Industrie

**Élément connexe de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 11

Description de la stratégie

1. Déterminer les besoins à satisfaire pour préserver la sécurité des vols en dépit de la croissance prévue de l'aviation commerciale.

*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP11a-1*

2. Établir des plans en matière de ressources qui permettent de produire un nombre suffisant de personnes qualifiées.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP11b-1 à 2*

3. Établir des processus d'audit pour confirmer que les plans en matière de ressources humaines produiront un nombre suffisant de personnes qualifiées.

*Meilleure pratique et paramètre correspondants de la Feuille de route :
BP11c-1*

**(GSI-12) UTILISATION DE LA TECHNOLOGIE POUR RENFORCER
LA SÉCURITÉ**

Objet : Il faut mettre en œuvre les progrès technologiques qui contribuent nettement à améliorer la sécurité.

Acteur principal : Industrie

**Élément connexe de la Feuille de route
pour la sécurité de l'aviation dans le monde :** Domaine d'intervention 12,
Appendices E, F et G

Description de la stratégie

1. Définir les cas de retard technologique certain. Les acteurs de l'industrie travaillent ensemble à déterminer les domaines dans lesquels la technologie pourrait apporter des avantages considérables en matière de sécurité.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP12a-1 à 3*

2. Mettre en œuvre des technologies éprouvées qui ont été mises au point pour renforcer la sécurité.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP12b-1 à 3*

3. Intégrer les mesures visant à combler les retards technologiques.

*Meilleures pratiques et paramètres correspondants de la Feuille de route :
BP12c-1 à 2*

CHAPITRE 2 – UN SYSTÈME FONDÉ SUR LES PERFORMANCES QUI RÉPOND AUX ATTENTES DES UTILISATEURS

Sécurité — Une attente en matière de performance – Mesure du risque

La sécurité est une « attente en matière de performance ». L'aviation étant déjà le mode de transport offrant les meilleures conditions de sécurité, le défi pour l'industrie et les instances de réglementation est de rendre encore plus sûr un système qui l'est déjà beaucoup. Dans le cadre du GASP, il est attendu que les acteurs de l'aviation « réduisent le risque mondial d'accident dans le domaine du transport aérien commercial ». Ce qui soulève la question quant à la meilleure façon de mesurer le risque, ainsi que tout changement connexe découlant de la mise en œuvre effective du GASP et de la Feuille de route.

Les données sur les taux d'accident constituent une information fiable pour la mesure des performances au chapitre de la sécurité. Il y a plusieurs excellentes sources de données sur les taux d'accident tenues dans l'ensemble de l'industrie du transport aérien, et il faudrait les considérer comme des éléments indispensables à tout effort de mesure du risque, quel qu'il soit.

Les rapports du Conseil de l'OACI sont un exemple de ces sources facilement disponibles. Ils offrent entre autres un suivi du taux d'accidents mortels concernant des aéronefs utilisés pour effectuer des vols réguliers de transport public. L'OACI mesure la performance de sécurité mondiale en fonction d'une gamme de statistiques sur la sécurité de l'aviation.

Les programmes quantitatifs de gestion du risque les plus efficaces sont ceux dans lesquels le partage de l'information est la norme. À l'heure actuelle, en vertu d'un protocole de coopération entre l'OACI et l'IATA, les données collectées dans le cadre des programmes IOSA et USOAP, ainsi que d'autres types de données sur la sécurité, peuvent maintenant être partagées entre ces organisations internationales, selon qu'il convient. L'OACI a conclu des ententes de coopération et de partage similaires avec la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et EUROCONTROL.

Aujourd'hui, certains organismes de l'industrie s'efforcent d'adopter une approche plus prédictive pour effectuer les évaluations de risque. Cette formule nécessite des méthodes plus novatrices de collecte et d'analyse des données sur la sécurité. Par exemple, il y a l'établissement de stratégies de sécurité faisant appel à des programmes en place, tels que les programmes d'analyse des données de vol (FDA), de contrôle des données de vol (FDM) et d'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA). Les programmes d'audit comme le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité et le Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'IATA sont d'autres exemples.

Tenue à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde fixe des objectifs de haut niveau qui ne devraient pas changer à moyen terme, mais sa mise en œuvre effective et celle de la Feuille de route qui s'y rattache font appel à de bonnes pratiques, des paramètres, des processus et des méthodes qui, avec le temps, évolueront et subiront des modifications. Afin de préserver la pertinence du Plan, l'OACI est déterminée à le tenir à jour en coopération et coordination avec l'ensemble des acteurs. De cette manière, elle utilisera les renseignements et la rétro-information qu'elle reçoit grâce à son Programme d'audits de supervision de la sécurité, ses missions sur le terrain, ses bases de données sur la sécurité, ses groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, ses groupes d'experts ainsi que, de façon plus générale, grâce à ses contacts réguliers et l'échange de données sur la sécurité avec les États et l'industrie.

Elle continue aussi de participer activement aux travaux du Groupe de l'industrie pour une stratégie de sécurité visant à tenir à jour la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, afin de préserver la concordance et la complémentarité des deux documents.

Utilisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Au plus haut niveau, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde établit la méthodologie et l'orientation nécessaires à la réalisation de l'Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité, qui est de « renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale ».

Les initiatives de sécurité mondiale indiquent les domaines dans lesquels il faut concentrer les efforts pour être le mieux à même d'améliorer la sécurité. Les meilleures pratiques et paramètres correspondants fournissent les outils qui permettent d'élaborer les mesures et d'évaluer les progrès. Pour l'OACI, les GSI servent à déterminer si les nouvelles tâches de sécurité proposées devraient être ajoutées au programme des travaux et, une fois dans le programme, à mesurer les progrès. En conjonction avec le processus de planification décrit au Chapitre 1^{er}, elles constituent une base pour l'élaboration des activités régionales et nationales à effectuer par l'OACI dans le cadre de son Programme de la stratégie unifiée, de son Programme d'assistance technique et d'autres moyens.

Documents appuyant la sécurité du système d'aviation mondiale

Objectif stratégique A. - Sécurité – Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale			
Titre	Rôle	Description	Document d'appui
Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	Stratégie	Méthodologie générale pour l'harmonisation et la hiérarchisation des efforts de sécurité destinés à appuyer l'Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité.	<ul style="list-style-type: none">• Feuille de route de l'industrie pour la sécurité de l'aviation dans le monde, 1^{re} Partie
Initiatives de sécurité mondiale	Tactique	Ensemble de méthodologies de mise en œuvre issues des meilleures pratiques actuelles en matière d'exploitation et des textes d'orientation disponibles.	<ul style="list-style-type: none">• Feuille de route de l'industrie pour la sécurité de l'aviation dans le monde, 2^e Partie• Plan d'activités de l'OACI
Plans de sécurité régionaux et nationaux	Exécution	Programmes de travail régionaux, concernant notamment la planification, l'exécution et le suivi des activités détaillées, et échéanciers correspondants.	<ul style="list-style-type: none">• Plans de mise en œuvre en matière de sécurité (p. ex. Plan AFI de mise en œuvre)