



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 6 : Direction future

6.1: Plans et méthodologies de mise en œuvre

CADRE DE SÉCURITÉ

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) présentée dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) représente une approche intégrée des défis de capacité, d'écologie et de rentabilité auxquels l'aviation sera confrontée d'ici 2030. Comme les transitions et les nouvelles mises en œuvre continuent de créer des obstacles qui devront être surmontés, le même niveau d'attention et d'intégration doit être apporté à l'élaboration d'un cadre de sécurité au niveau régional et au niveau mondial.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation présentée au § 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour que les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) aident à créer les systèmes de navigation aérienne du futur, comme prévus dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et les concepts opérationnels associés, il est important de se doter d'un cadre de sécurité bien établi, pas seulement au niveau d'un État, comme l'exigent les systèmes de gestion de la sécurité, mais également sur une base régionale. Un tel cadre obligerait les États et les autres acteurs de l'aviation à coopérer comme jamais auparavant. Des décisions devront être prises sur la manière de calculer et d'évaluer les performances des systèmes (aussi bien avant qu'après un bloc de mise à niveau). Il s'agit également de savoir comment la communauté internationale surveillera la conformité, qui se chargera de la collecte des données et de l'analyse statistique, ce qu'il faudra mesurer en termes d'indicateurs de sécurité et de performance, et la manière d'intégrer ces informations dans l'élaboration de normes mondiales appropriées. En résumé, une structure doit être mise en place pour résoudre ces problèmes et nombre d'autres aspects.

2. HISTORIQUE

2.1 Un cadre de sécurité réunit un certain nombre d'éléments, dont un organe décisionnel, un système de rapports régional et des moyens de surveillance de conformité et d'analyse statistique.

2.2 Les organes décisionnels vont devoir définir les services opérationnels et les résultats attendus qui : assureront la sécurité régionale/mondiale; tireront parti des capacités existantes par la mise en œuvre de solutions basées au sol; feront converger les normes de communication et de surveillance; déploieront des systèmes de communication et de surveillance fondés sur les performances dans l'espace non couvert par le radar; surveilleront la mise en place et les performances des nouvelles technologies et procédures; faciliteront la fourniture des services ATS, la préparation des exploitants et les procédures communes aux contrôleurs et aux équipages de conduite; faciliteront l'échange mondial d'information; etc.

2.3 À une échelle plus vaste ou plus réduite, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (ou PIRG pour *Planning and Implementation Regional Group*) seront chargés de traiter de ces questions à l'échelle régionale. Toutefois, les PIRG ont été créés à une époque où la majorité des systèmes de l'aviation étaient gérés par des règlements des États, alors qu'aujourd'hui une nouvelle dynamique est en place et la plupart des États ont séparé les services de la navigation aérienne et la fonction de réglementation. Il faut également tenir compte de la diversité croissante des intervenants, dont certains sont des entreprises commerciales, comme les fournisseurs de services de communication, qui offrent des services dans des domaines autres que la navigation et ne dépendent pas de l'aviation pour leur viabilité. Il est donc important d'étudier dans quelle mesure leurs plans d'affaires coïncident avec les besoins de la communauté aéronautique. En conséquence, une collaboration plus étroite devra être instituée entre tous les types de fournisseurs de services, les réglementeurs et l'industrie en rapide évolution.

2.4 Les États et les intervenants doivent s'entendre sur le soutien nécessaire pour faire face à une flotte en évolution, à des opérations en évolution et à des technologies en évolution, en vue d'une convergence vers un système de navigation aérienne compatible à l'échelle mondiale, tel que décrit dans le GANP. Plus précisément, les États vont devoir s'assurer que la composition des PIRG réunit le bon dosage de personnel d'application de la réglementation, de personnel des transporteurs aériens, de personnel des services de la navigation aérienne, ainsi que de participants apportant des compétences spécialisés en télécommunications, surveillance, mathématiques et navigation aérienne. Même les régions relativement prospères ont parfois des difficultés à financer de tels organismes et il devient encore plus difficile de trouver des experts compétents pour y participer.

2.5 Il existe un besoin pour un système robuste de rapports au niveau régional. Les États qui fournissent des services ATS doivent veiller au bon acheminement des rapports. Les données de ces rapports devraient être élaborées sur une base régionale et utilisées pour informer les États des décisions concernant des mesures d'atténuation ou de mise en œuvre de nouveau processus, procédures, équipements, formation ou technologies. Ces informations sont également utiles pour appuyer les décisions des États concernant l'adoption d'un bloc ASBU et son soutien après la mise en œuvre. Les agences régionales de rapports, créées pour recueillir des données à l'échelle régionale en vue de surveiller un espace aérien avec séparation verticale réduite, ont entrepris une partie de ce travail, mais elles auront besoin de plus de ressources pour absorber les activités engendrées par les blocs ASBU.

2.6 Un programme bien conçu de surveillance de la conformité est un préalable essentiel à toute intégration réussie. La surveillance de la conformité aide à détecter des dégradations de la technologie, des processus ou des procédures, ce qui permet de corriger les déficiences et d'avoir un système fonctionnant de la manière prévue. Il s'agit là d'un effort soutenu qui se poursuivra tant que les technologies, les processus ou les procédures en question seront en place dans l'environnement aéronautique. Sans un programme efficace de surveillance de la conformité, les utilisateurs ne feront pas confiance aux technologies, aux processus et aux procédures, ce qui les privera des pleins bénéfices de leur investissement.

2.7 Quel est le degré de sécurité de l'espace aérien? Il est important que les événements rapportés soient correctement catégorisés, mais aussi nécessaire d'avoir des avis de mathématiciens et de statisticiens fiables dans le cadre d'une surveillance continue de la sécurité, sur la base d'une évaluation du risque de collision. Par exemple, au sein du PIRG de la région Atlantique Nord, le groupe d'examen et le groupe de travail des mathématiciens sont chargés de ce travail, mais là aussi, il faudra dégager des ressources supplémentaires pour faire face aux charges de travail engendrées par la mise en œuvre des blocs ASBU.

2.8 Les réglementeurs aussi vont devoir étirer leurs budgets et leurs ressources en constante diminution pour faire face aux besoins des ASBU. En plus des ressources exigées par les activités ci-dessus, ils vont devoir trouver des moyens responsables et raisonnables pour reconnaître le travail de sécurité effectué par d'autres États. Les réglementeurs devront donc se doter d'un plan régional, sinon mondial, s'ils veulent accompagner le développement de l'aviation et ne pas se comporter comme des freins au développement.

2.9 En résumé, il nous appartient d'exploiter les données recueillies à l'occasion des événements pour en tirer des mesures préventives. Nous devons reconnaître l'apport des nouveaux intervenants et les intégrer dans notre processus de décision. Nous devons également promouvoir l'apprentissage permanent et l'amélioration continue. Pour cela, nous devons examiner la composition et la structure de ces groupes régionaux pour nous assurer qu'ils possèdent suffisamment de ressources, en plus d'un mandat bien adapté, de méthodes de travail et de participation, et de lignes d'action conçues pour élaborer, appliquer, maintenir et améliorer constamment les stratégies et les processus sous-jacents de la sécurité aéronautiques, tout en favorisant la croissance de la capacité et de l'efficacité. Le point de départ devrait être un meilleur soutien des PIRG par les États; une extension des rôles et de l'utilisation des Agences de surveillance régionale; le partage d'une palette plus étendue d'événements et d'incidents; l'amélioration du contenu des rapports d'événement; la surveillance de la conformité des systèmes de communication, de navigation et de surveillance.

3. CONCLUSION

3.1 La communauté aéronautique a besoin d'un forum pour étudier les problèmes, planifier, financer et attribuer des ressources à un cadre de sécurité, afin de jeter les bases du succès des ASBU. Pour toutes ces raisons, la Conférence est invitée à adopter la recommandation suivante.

4. RECOMMANDATION

4.1 La Conférence est invitée à adhérer à la recommandation suivante :

Recommandation 6/x – Cadre de sécurité

L'OACI inscrit cette problématique à l'ordre du jour de la prochaine Assemblée afin d'établir un plan en collaboration avec les différents acteurs en vue d'identifier les problèmes, de financer et d'attribuer des ressources à un cadre de sécurité qui jettera les bases du succès du concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation.