



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.1 : Plan stratégique

GASP ET DÉCISIONS AXÉES SUR LES DONNÉES

(Note présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹,
par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²
et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine l'expérience acquise en Europe sur le partage de renseignements et l'identification des priorités communes au niveau régional, qui sont documentés dans un Plan européen pour la sécurité de l'aviation. Beaucoup des leçons tirées en Europe peuvent être utilisées pour informer les éditions futures du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

Suite à donner : la Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) est un document de politique de haut niveau en matière de stratégie, de planification et de mise en œuvre élaboré conjointement avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750). Ces deux documents font la promotion de la coordination des initiatives internationales, régionales et nationales qui visent à fournir un système d'aviation civile internationale harmonisé, sûr et efficace.

1.2 Le GASP vise à aider les États et les régions dans leurs politiques de sécurité, leur planification et leur mise en œuvre respectives en établissant les priorités et objectifs mondiaux en matière de sécurité, en fournissant un cadre de planification, des calendriers et des éléments indicatifs, et en présentant des stratégies de mise en œuvre et une Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Cette feuille de route est un plan d'action qui vise à aider la communauté aéronautique à réaliser les objectifs du GASP. Le GASP établit des priorités spécifiques au niveau des États ainsi que des régions.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2.1 L'OACI passe en revue le GASP tous les trois ans. Un groupe d'étude a été mis sur pied en 2017 pour élaborer l'édition 2020-2022. Cette nouvelle édition proposera l'objectif ambitieux d'atteindre le niveau de zéro d'accidents mortels dans les opérations commerciales d'ici 2030, appuyé par six objectifs spécifiques, des cibles et des indicateurs connexes. L'édition 2020-2022 reconnaîtra l'importance de l'analyse du risque de sécurité aux niveaux national et régional, fera la promotion de l'établissement de programmes coopératifs de sécurité régionale et insistera sur le rôle clé que les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) peuvent jouer dans la réalisation des objectifs du GASP.

2. ALIGNEMENT DES STRATÉGIES MONDIALES

2.1 Le GASP est un instrument important pour réaliser de nouvelles améliorations de la sécurité au niveau mondial en prévision de l'augmentation des volumes de trafic, pour permettre l'intégration en toute sécurité de nouvelles technologies, et pour gérer les défis et opportunités connexes. Nous sommes conscients des efforts déployés par l'OACI pour garantir une large consultation GASP avec les États et organisations de l'industrie. Essayer de trouver le juste équilibre entre le renforcement des capacités des États et l'examen des risques opérationnels pour la sécurité de l'aviation est un développement très positif. La mise à jour de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, faisant intervenir une série d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), est une grande valeur ajoutée pour aider les États et régions à se préparer aux défis futurs.

2.2 Dans l'optique d'une approche systémique globale à la sécurité de l'aviation, l'Europe s'efforce d'assurer une vision commune et un alignement des objectifs du Plan directeur de la gestion de la circulation aérienne (ATM) en Europe et du Plan européen pour la sécurité de l'aviation (EPAS). Une approche cohérente et complémentaire aux infrastructures ATM et aux questions liées à la sécurité, qui fait intervenir tous les éléments de l'aviation, est considérée comme fournissant une plus grande efficacité pour atteindre les objectifs de sécurité et d'efficacité, et peut préparer le terrain pour la création d'un cadre unifié de gestion des risques en aviation. L'Europe invite donc l'OACI à amorcer un alignement du GASP et du GANP, en commençant par une intégration sans accroc des systèmes d'aéronef télépilote (RPAS) et l'atténuation des cybermenaces. En outre, vu l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), il est également nécessaire de s'aligner sur les faits nouveaux mondiaux dans le domaine de la sûreté et sur l'évolution de l'environnement de la menace en aviation civile. On pourra ainsi aider à garantir une sécurité optimale du passager lorsque les aspects sûreté et sécurité de certains risques peuvent mener à une approche conflictuelle, par exemple le point de savoir où transporter les piles au lithium ou les appareils électroniques portables (PED), ou le verrouillage du poste de pilotage et le nombre de personnes présentes dans le poste de pilotage.

3. DECISIONS BASÉES SUR LE RISQUE

3.1 Par l'entremise de son Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS), l'OACI a communiqué le rôle que devraient jouer les organisations régionales. L'Europe, ayant acquis une expérience considérable dans la gestion de la sécurité de l'efficacité au moyen de la coopération régionale et d'économies d'échelle, appuie l'OACI dans ces efforts et confirme la valeur ajoutée que les RSOO peuvent apporter à leurs États membres et à l'industrie, et la façon dont elles peuvent appuyer les initiatives de l'OACI, particulièrement dans la mise en œuvre de la vision et de la mission du GASP à l'échelle régionale.

3.2 L'EPAS met un accent commun sur les questions régionales de sécurité de l'aviation, constituant ainsi un prolongement des travaux européens visant à améliorer la sécurité de l'aviation et à se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il crée aussi une plate-forme commune pour l'identification et le partage de pratiques positives en matière de sécurité. Cette approche régionale complète les efforts nationaux, offrant ainsi un moyen plus efficace de gérer la sécurité dans le système aéronautique européen. Le bureau Europe (EUR) de l'OACI a entamé le processus visant à

définir un plan régional de la sécurité de l'aviation pour la région Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) qui est basé sur l'EPAS.

3.3 Au niveau européen, l'identification des questions de sécurité et l'atténuation des risques connexes se font en coordination avec les États et l'industrie, dans le cadre d'un seul système aéronautique. Les priorités de l'EPAS sont alignées sur celles qui sont définies dans le GASP. Au centre de ce processus se trouve le partage des renseignements de sécurité au niveau européen, afin d'élaborer une compréhension commune des risques de sécurité et de mettre en œuvre une approche structurée, combinant le contexte de risque des États européens et de l'industrie, pour informer les décisions au niveau de l'Union européenne. À un niveau mondial, il est suggéré d'adopter une approche structurée analogue, combinant les contextes de risque nationaux et régionaux, pour alimenter le GASP. Ce renseignement de sécurité devrait provenir non seulement des systèmes traditionnels ou de comptes rendus de sécurité, mais aussi des systèmes automatiques de collecte de données, y compris les programmes d'analyse de données de vol. En outre, le GASP devrait fournir un cadre commun permettant aux États de traiter des questions émergentes³.

3.4 Le principal élément qui favorise l'établissement d'un renseignement de sécurité permettant d'engager une action qui alimentera l'EPAS et le GASP est la collecte et l'analyse de données. Il est d'une importance capitale que la communauté aéronautique tire profit des nouvelles technologies de l'information qui permettent la collecte et l'analyse ultérieure des énormes quantités de données produites par l'industrie de l'aviation. Il est tout aussi important d'assurer que la collecte et l'analyse des données se fassent de façon collaborative tout en fournissant le niveau requis de protection des données et de l'information de sécurité (principes de la culture d'équité). Les RSOO, les groupes régionaux de la sécurité de l'aviation (RASG) et l'avènement de collecteurs de données régionaux (comme le programme Data4Safety en Europe) peuvent être les parties de confiance pour collecter et analyser les données brutes. Le partage de l'information de sécurité (et non pas des données brutes) et du renseignement de sécurité pourrait être appuyé par des instruments spécialisés élaborés par l'OACI et pourrait alors être organisé au niveau international, alimentant ainsi le GASP.

3.5 Enfin, bien qu'elle appuie l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), l'approche proposée dans le GASP devrait être plus ambitieuse en encourageant un processus d'amélioration continue dans les États qui ont réalisé les objectifs à moyen terme de 2017 exposés dans le GASP 2017-2019. Ces États devraient être encouragés à réaliser des objectifs à un rythme plus rapide pour produire plus d'avantages à moyen et à long terme pour la sécurité de l'aviation. En outre, on obtiendrait ainsi des systèmes et processus plus avancés pour la gestion de la sécurité de l'aviation, y compris d'utiles expériences et leçons qui pourraient alors être partagées et adoptées par d'autres États dans le cadre de l'initiative NCLB. De façon plus générale, un processus de filtrage systématique en matière d'identification et de partage des pratiques positives de sécurité devrait faire partie intégrante du GASP.

4. NIVEAU ACCEPTABLE DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

4.1 Le GASP encourage les États à mettre en œuvre un programme national de sécurité (PNS) efficace et durable qui soit conforme aux normes de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*. Dans le cadre de la mise en œuvre des PNS, les États établiront le niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) à réaliser au moyen de leur PNS. Nonobstant les définitions foncièrement circulaires de la performance de sécurité, des indicateurs de performance de sécurité et des cibles connexes énoncées dans l'Annexe 19, l'expérience acquise en Europe montre que l'ALoSP cause des problèmes aux États. En particulier, l'idée de définir une cible acceptable en matière de taux d'occurrences de sécurité pourrait être interprétée comme si les événements faisant intervenir des dommages et des lésions étaient acceptables. Nous demandons donc à l'OACI de travailler avec les États pour préciser les attentes quant à la façon dont cette norme devrait être mise en œuvre, particulièrement en ce qui concerne la façon dont l'ALoSP se rapporte aux cibles et objectifs du GASP, et à la façon dont l'ALoSP peut être démontré dans un

³ Voir la note AN-Conf/13-WP/46

contexte régional, pour favoriser une compréhension commune de la performance de sécurité, de sa mesure et de sa gestion, à l'échelle mondiale.

4.2 Dans ce contexte, nous demandons à l'OACI de développer plus avant, en coopération avec les États, le concept de marge de sécurité. Celle-ci devrait être basée sur un éventail de données de sécurité et d'exposition, de façon à fournir une priorisation plus robuste des mesures de sécurité.

5. APPROCHE BASÉE SUR LES PERFORMANCES À L'ÉLABORATION DE SARP

5.1 Les règles normatives et la supervision connexe ont donné de formidables résultats dans le passé. Cependant, à mesure qu'augmente la complexité du système aéronautique dans un marché dynamique, l'établissement des normes et les pratiques de supervision doivent évoluer de façon à être basés davantage sur les performances. On appuiera ainsi l'innovation, qui pourrait alors améliorer l'efficacité et encourager la réalisation ou le dépassement des objectifs de sécurité du GASP.

5.2 Suite à l'introduction de la gestion de la sécurité, de la formation basée sur les compétences et de la gestion des risques de fatigue, l'OACI s'achemine graduellement vers une approche davantage basée sur les performances pour compléter de façon appropriée les instruments normatifs existants. Un système qui tient compte des différences dans les niveaux de performance et qui crée des incitatifs encourageant les parties prenantes à réaliser les niveaux les plus élevés de performance de sécurité appuiera la mise en œuvre des nouvelles technologies et encouragera les capacités de gestion des risques et performances de sécurité dans les États et l'industrie. Nous invitons donc l'OACI à poursuivre l'élaboration de SARP permettant une approche basée sur les performances et à adapter en conséquence son Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA).

6. CONCLUSION

6.1 La Conférence est invitée à adopter les recommandations suivantes :

Il est recommandé que la Conférence :

- a) reconnaisse le travail accompli par l'OACI dans l'élaboration de l'édition 2020-2022 du *Plan mondial pour la sécurité de l'aviation* (GASP, Doc 10004) en coordination avec les États et l'industrie, et souligne la valeur ajoutée que les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) peuvent apporter au Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS), renforçant ainsi la coopération régionale pour encourager les capacités des États en matière de supervision de la sécurité et de gestion des risques ;
- b) demande à l'OACI d'intensifier ses efforts pour établir une vision commune en vue de l'alignement du GASP, du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et du GAsEP nouvellement établi, et de veiller à ce que le GANP et le GASP soient cohérents et se complètent, particulièrement à la lumière de l'évolution prévue de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) appelle l'OACI à encourager les États qui ont réalisé les objectifs à court terme de 2017 du GASP 2017-2019 à continuer à vérifier régulièrement la mise en œuvre, à tenir à jour leurs programmes et plans de sécurité, et à s'efforcer de réaliser une amélioration continue ;
- d) encourage les États à partager leurs contextes de risque à un niveau mondial, créant ainsi une compréhension commune des contextes de risque et mettant en œuvre une

approche structurée pour combiner les contextes de risque nationaux et régionaux au niveau mondial ;

- e) appelle l'OACI à élaborer des instruments permettant à de nouveaux intégrateurs de données régionaux au sein des RSOO ou des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) de partager l'information et le renseignement de sécurité au niveau mondial, pour alimenter les priorités du GASP dans le futur ;
- f) appelle l'OACI à promouvoir une compréhension commune de la performance de sécurité, de sa mesure et de sa gestion, et dans ce contexte à développer plus avant le concept de marge de sécurité introduit dans le GASP, en coopération avec les États ;
- g) appelle l'OACI à passer graduellement à une approche davantage basée sur la performance pour ce qui est de l'établissement des normes et pratiques recommandées (SARP) et de la supervision universelle.

— FIN —