



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

6.1.2 : Mise en place de la surveillance de la performance de sécurité ; objectifs, cibles et indicateurs présentés dans l'édition de 2020-2022 du GASP

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'INDICATEUR DE MARGE POUR
LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ INCLUS DANS LE PLAN POUR LA SÉCURITÉ
DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note il est demandé que l'OACI supprime l'utilisation de la marge pour la supervision de la sécurité (SOM) comme indicateur et/ou cible dans le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) et le remplace par une autre mesure.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation figurant au paragraphe 2.7.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Résolution A39-12, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, a été adoptée et l'Assemblée a reconnu l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde présentée dans le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP), est un plan d'action destiné à aider la communauté aéronautique à réaliser les objectifs du GASP.

1.2 L'objectif du GASP est de réduire le nombre et les risques de décès, en guidant l'élaboration d'une stratégie harmonisée de sécurité et la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Le GASP aspire à renforcer la sécurité de l'aviation civile dans le monde grâce à des décisions guidées par les données.

2. ANALYSE

2.1 L'édition 2020-2022 du GASP introduit un nouvel indicateur connu sous l'appellation 'marge pour la supervision de la sécurité' (SOM). La SOM est la différence entre le taux de mise en œuvre effective (taux EI) des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité atteint par l'État et le taux EI minimum du même État. Le taux EI minimum est la valeur obtenue par une courbe mondiale de régression linéaire du trafic par rapport au taux EI, appliqué au trafic de l'État. Essentiellement, cette mesure est un taux EI moyen pondéré en fonction du trafic. L'objet de ce nouvel indicateur est d'évaluer les moyens de supervision de la sécurité des États. Cette évaluation est censée aider l'OACI et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) à prioriser l'utilisation de leurs ressources.

2.2 Les États-Unis appuient pleinement les objectifs du GASP et la mise au point d'un indicateur supplémentaire pour aider l'OACI et les RASG à prioriser leurs ressources. Actuellement, la SOM souffre de plusieurs inconvénients exposés ci-dessous, qui devraient empêcher son utilisation comme indicateur dans le GASP.

2.3 Le concept d'une SOM peut avoir comme conséquence non voulue d'amener un État qui a une marge positive à croire qu'il assure une supervision qui va au-delà de ses besoins. Par exemple, certains États ont actuellement des taux EI qui sont presque le double des taux EI cibles énoncés dans l'outil SOM. Confronté à des limites financières, un État qui a une SOM positive élevée pourrait raisonnablement conclure qu'il devrait prendre les ressources affectées à la sécurité de l'aviation et les affecter ailleurs. Ce résultat serait contraire aux objectifs du GASP.

2.4 La SOM dépend des volumes de trafic. Par conséquent, la marge d'un État variera vraisemblablement dans le temps même si ses moyens de supervision restent les mêmes. Un changement positif dans le temps n'indique pas nécessairement une évolution positive des moyens de supervision d'un État. Un État pourrait également améliorer sa SOM en cas de baisse du volume de trafic d'une période à une autre, sans qu'il y ait aucune amélioration de ses moyens de supervision. En outre, les scores en termes de SOM supposent une relation linéaire entre le trafic aérien et les besoins de supervision, mais sur ce point aucun consensus n'a émergé.

2.5 Le GASP s'appuie sur la SOM dans trois des onze objectifs, ce qui peut conduire à des conséquences non voulues.

2.5.1 La cible 2.2 appelle tous les États à obtenir des SOM positives. Toutefois, à mesure qu'augmente le trafic, la cible qu'un État doit atteindre pour réaliser une marge de sécurité positive continuera également d'augmenter. Cet objectif, qui varie constamment, ajoute de l'incertitude aux processus de planification des États, sans grand avantage perceptible.

2.5.2 La cible 4.1 appelle les États qui ont des SOM négatives à solliciter une assistance auprès d'autres États ou organismes de supervision. La SOM n'étant pas un indicateur fiable de l'efficacité des moyens de supervision de la sécurité d'un État, cette cible pourrait conduire à la situation où l'on attend des États qui ont des systèmes de supervision plus capables et des scores EI plus élevés qu'ils demandent une assistance à des États qui ont des systèmes moins capables et des scores EI plus faibles pour atteindre la cible 4.1. Ce n'est pas là une répartition efficace des ressources de l'un ou l'autre de ces États.

2.5.3 La cible 4.3 appelle les États qui ont une SOM positive [et un programme national de sécurité (PNS) efficace] à mener activement les activités de gestion des risques de sécurité des RASG. Toutefois, un État peut avoir un faible taux EI et avoir quand même une SOM positive. Cette cible pourrait encourager un État à vouloir diriger des activités qu'il n'est pas capable de diriger efficacement.

2.6 Les États-Unis craignent que l'utilisation de la SOM telle qu'est présentée dans la dernière version du GASP comporte de nombreux inconvénients qui l'empêchent d'être un moyen efficace de mesurer les performances dans le cadre de la mise en œuvre du GASP. L'inclusion de la SOM dans son état actuel compromettra l'efficacité du GASP, car les États ne peuvent avoir confiance dans ses résultats.

2.7 Les États-Unis suggèrent que l'OACI modifie le GASP comme suit :

- a) supprimer la SOM comme indicateur du GASP ;
- b) utiliser les recommandations du Groupe OACI d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) relatives à l'utilisation d'un taux EI pour les questions de protocole prioritaires et un taux EI pour la mise en œuvre, en plus du score du taux EI global. Cette combinaison de taux donnerait une meilleure visibilité au système de supervision de la sécurité de l'État. L'utilisation du taux EI révisé comme base devrait faire ressortir là où les ressources régionales devraient être concentrées.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à recommander que le Groupe d'étude du GASP de l'OACI supprime l'utilisation de la SOM comme indicateur et/ou cible et la remplace par l'indicateur de remplacement suggéré au paragraphe 2.7.