Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

AN-Conf/13-WP/116
19/9/18
Révision n° 1
20/9/18

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle
6.2 : Mise en œuvre de la gestion de la sécurité
6.2.1 : Programmes nationaux de sécurité (PNS)

DÉFIS DE L'APPLICATION DU CONCEPT DE NIVEAU ACCEPTABLE DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

[Note présentée par l'Australie, l'Autriche au nom de l'Union européenne[1] et de ses États membres[2], par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile[3] et par EUROCONTROL, l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, le Brésil, le Cameroun, le Canada, la Colombie, la Nouvelle-Zélande, la République dominicaine, Singapour et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)]

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* exige des États qu'ils établissent un niveau acceptable de performance de sécurité (AloSP) dans le cadre de leur programme national de sécurité (PNS). La présente note examine les défis de cette tâche et demande un examen du concept d'ALoSP.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation figurant au paragraphe 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 La norme énoncée au paragraphe 3.4.2.1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* dispose que les États doivent réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) dans le cadre de leur programme national de sécurité (PNS).

[1] Dans l'Union européenne, l'État remplit ses obligations dans une large mesure conformément à la loi de l'Union européenne et, à ce titre, les États font référence à la législation européenne dans leurs programmes nationaux de sécurité.

[2] 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.

[3] 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 L'ALoSP[4] est défini comme suit dans le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) : « *Niveau minimum de performances de sécurité de l'aviation civile dans un État, comme défini dans son programme national de sécurité, ou dans celui d'un prestataire de services, comme défini dans son système de gestion de la sécurité, exprimé en termes d'objectifs de performance de sécurité et d'indicateurs de performance de sécurité* ». Dans la note accompagnant la norme du paragraphe 3.2.4.1, l'Annexe 19 indique comment un ALoSP peut être atteint : « L'État peut atteindre un niveau acceptable de performance de sécurité par la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité et d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité, qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et qu'elle est fondée sur la mise en œuvre des SARP sur la sécurité existantes ».

2. ANALYSE

2.1 Le but de l'ALoSP semble clair dans les descriptions de l'Annexe 19 et du MGS. Après avoir défini leurs objectifs de sécurité, leurs indicateurs de performance de sécurité et les cibles fixées pour ces indicateurs, les États devraient déterminer le niveau minimal global de performance de sécurité qu'ils jugent acceptable. Il convient de noter que l'ALoSP se rapporte à la performance de sécurité de l'ensemble du système plutôt qu'à des indicateurs de performance de sécurité individuels, comme l'illustre le logigramme de la Figure 1 ci-dessous, qui se trouve dans la version préliminaire non révisée de la 4e édition du Doc 9859.

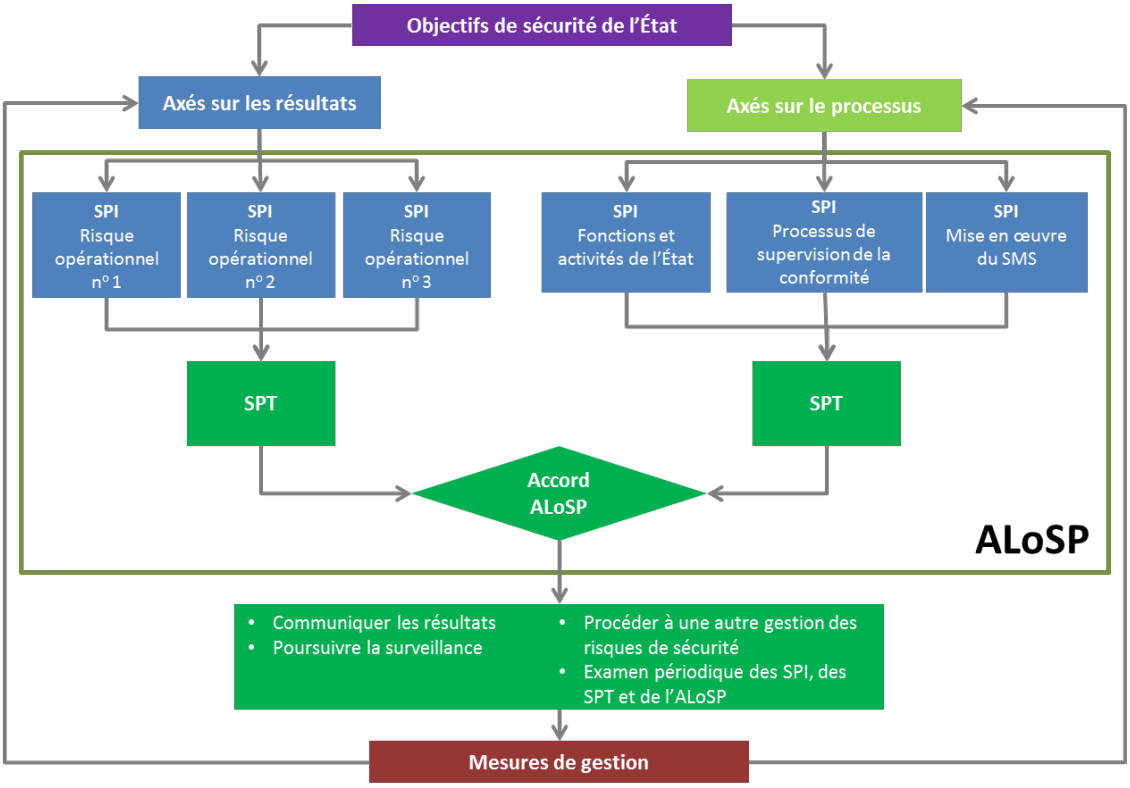


Figure 1 : Niveau acceptable de performance de sécurité

[4] Dans la version préliminaire non révisée de la 4e édition du MGS, l'« ALoSP » ne concerne que les États ; il est défini comme le niveau de performance de sécurité que des autorités nationales sont convenues de réaliser pour le système d'aviation civile dans un État, conformément à son programme national de sécurité, exprimé sous forme de cibles et d'indicateurs de performance de sécurité.

2.2 Les États co-parrains de la présente note, et d'autres États, estiment que si le but de l'ALoSP est clair, la *façon* d'en appliquer le concept ne l'est pas et peut se révéler difficile en pratique.

2.3 La présence de l'adjectif « acceptable » dans l'expression « niveau acceptable de performance de sécurité » donne à croire qu'il y a deux catégories possibles de performance de sécurité pour l'aviation : performance acceptable (c.-à-d. à l'intérieur des limites de l'ALoSP), et performance inacceptable (c.-à-d., à l'extérieur des limites de l'ALoSP). Ce qui semble exiger de l'État qu'il établisse des critères afin de déterminer si sa performance globale en matière de sécurité est « acceptable » ou « inacceptable ».

2.4 Considérons l'ALoSP qui englobe les six indicateurs de performance de sécurité (SPI) indiqués dans la Figure 1. S'il est possible de vérifier que la performance par rapport à un seul indicateur se situe à l'intérieur ou à l'extérieur de la plage « acceptable » (par exemple en déterminant si le niveau cible ou le seuil correspondant a été respecté ou dépassé), il est beaucoup plus difficile de vérifier si la performance de sécurité de l'ensemble d'un État est « acceptable ». La façon d'exprimer un ALoSP au moyen de cibles et d'indicateurs de performance de sécurité doit être éclaircie. Par exemple, étant donné que l'ALoSP est exprimé sous forme de cibles et d'indicateurs, l'incapacité d'atteindre la cible fixée pour un seul SPI signifie-t-elle que l'ALoSP n'est pas atteint ? Combien de SPI doivent afficher un résultat insatisfaisant pour que l'État conclue qu'il n'a pas atteint son ALoSP ? Devrait-on créer un sous-ensemble d'indicateurs de performance de sécurité plus cruciaux pour représenter l'ALoSP ? Dans l'affirmative, les SPI choisis devraient-ils être pondérés, et comment l'État devrait-il déterminer ceux qui ont plus de poids et ceux qui en ont moins ? La détermination de la question de savoir si la performance de sécurité de l'État a été acceptable devrait-elle tenir compte de circonstances atténuantes qui sont peut-être hors du contrôle de l'État ?

2.5 La détermination de ce qui constituerait un niveau de performance de sécurité jugé acceptable peut aussi être compliquée par les attentes du public ainsi que par le contexte culturel et politique local. Afin d'avoir un critère plus simple pour un niveau acceptable de performance de sécurité, certains États peuvent évaluer leur performance de sécurité en fonction d'un seul indicateur et d'une seule cible correspondant à la conséquence la plus grave, exprimée en nombre d'accidents ou de décès. Les États qui ont fait cela sont confrontés à des complications qui ne concernent pas la sécurité, comme le fait d'avoir à exprimer un taux d'accident « acceptable », ce qui peut être délicat sur le plan politique.

2.6 Les États co-parrains de la présente note ont adopté des méthodes différentes pour résoudre cette question. Certains ont choisi une façon plus dynamique et subjective de déterminer s'ils ont atteint un niveau acceptable de performance de sécurité, en passant périodiquement en revue leur performance de sécurité dans le cadre d'un processus d'examen de gestion. Ce processus se fonde sur la suite d'indicateurs de performance de sécurité, ainsi que sur les questions de savoir si les cibles ont été atteintes, si les seuils ont été dépassés et si les mesures d'atténuation mises en place ont réussi à mettre fin aux préoccupations de sécurité. L'approche de la détermination de l'ALoSP correspond plus à un processus qu'à l'établissement préalable d'un résultat souhaité précis. Cette approche résout la question relative à la façon dont l'État gère son niveau acceptable de performance de sécurité, mais non la question fondamentale, à savoir : quel est le niveau acceptable de performance de sécurité de l'État ?

2.7 Vu les difficultés auxquelles se heurtent les États pour se conformer à la norme de l'Annexe 19 sur l'ALoSP, il faut de toute évidence éclaircir le concept d'ALoSP, en particulier la façon de le mettre en œuvre. Une solution serait d'éviter d'utiliser l'adjectif « acceptable », étant donné son caractère « sensible ». L'expérience des États qui ont amorcé la mise en œuvre de leur PNS serait utile dans l'examen de ce concept.

3. CONCLUSION

3.1 Les États qui ont commencé à mettre en œuvre leur PNS ont rencontré des difficultés dans l'application du concept d'ALoSP. Si le but de l'ALoSP est clair, la façon d'en appliquer le concept ne l'est pas. Comme il est prévu que d'autres États mettent en œuvre leur PNS, il importe de revoir le concept d'ALoSP, en tenant compte de l'expérience acquise par les États qui ont cherché à l'appliquer.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 6.2.1/x – Défis de l'application du concept de niveau acceptable de performance de sécurité

Il est recommandé que la Conférence :

a) note les défis auxquels les États sont confrontés dans l'application du concept de niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) ;

b) demande à l'OACI d'examiner le concept d'ALoSP en tenant compte de l'expérience acquise par les États qui ont cherché à l'appliquer.

— FIN —