



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

PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note exprime le soutien solide que les États-Unis apportent à l'évolution continue du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), qui concourt de manière essentielle à l'harmonisation des initiatives de renforcement de la sécurité dans le monde entier. Depuis son élaboration en 1997, le GASP a évolué de façon à accorder la priorité à des domaines susceptibles de produire le plus de résultats en matière de sécurité. Les États-Unis soumettent les recommandations ci-après pour examen à la 13^e Conférence de navigation aérienne.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) appuyer la révision proposée du GASP pour le triennat 2020-2022 ;
- b) donner la priorité à l'établissement d'une culture de la sécurité durable pour favoriser des améliorations continues en matière de sécurité avec le soutien des parties prenantes ;
- c) promouvoir une intégration et une coordination renforcées entre les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), tout en veillant à ce que chacun conserve l'indépendance de ses fonctions ;
- d) continuer de soutenir la mise en œuvre de la gestion de la sécurité par les États et l'industrie ;
- e) favoriser les travaux de l'OACI visant à déterminer les questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), notamment les questions se rapportant à une supervision de la sécurité efficace et directe ;
- f) recommander à l'OACI de réévaluer l'indicateur de performance proposé dans la révision du GASP.

1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis appuient résolument l'évolution continue du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) en tant que cadre de haut niveau de renforcement de la sécurité à l'échelle mondiale. Le Plan devrait continuer d'accorder la priorité à la réduction du taux mondial d'accident et à l'amélioration permanente des capacités de supervision de la sécurité.

1.2 Comme ce plan stratégique de haut niveau permet à l'OACI, aux États et aux parties prenantes d'évaluer les améliorations de performance en matière de sécurité de l'aviation, il importe que ses modalités et son mécanisme de mesure soient efficaces, précis et appropriés. Par conséquent, il faut examiner, à titre prioritaire, la révision proposée de la mesure de la performance dans le cadre de la réédition du GASP afin de s'assurer que les États et les parties prenantes peuvent se fier à ses résultats.

1.3 Pour améliorer en continu la sécurité de l'aviation, il est essentiel de créer une culture de la sécurité durable grâce à l'échange libre et transparent d'informations et de données sur la sécurité entre l'État et la communauté aéronautique. Une culture de la sécurité ne se résume pas à un ensemble de programmes et ne saurait être simplement « établie » ou « mise en œuvre ». Une culture de la sécurité passe par l'échange libre et transparent d'informations, la coopération mutuelle et la confiance. Une juste culture réglementaire est essentielle à l'établissement de programmes de comptes rendus en matière de la sécurité et d'échange de données qui soient efficaces et non punitifs.

1.4 Au niveau mondial, le GASP a pour but de renforcer la sécurité de l'aviation en s'appuyant sur l'approche évoquée, notamment en faisant la promotion d'une solide culture de la sécurité, en encourageant la collaboration, en protégeant les données sur la sécurité, et en favorisant la communication et l'échange d'informations sur la sécurité et la prise de décision axée sur les données.

2. ANALYSE

Évolution de la culture de la sécurité

2.1 Dans les années 1970, les États-Unis ont établi un cadre pour que la communauté aéronautique échange des données sur la sécurité, de façon non punitive, en commençant par le Système de compte rendu pour la sécurité de l'aviation, puis en introduisant des programmes comme l'Aviation Safety Action Program (programme de mesures pour la sécurité de l'aviation), l'Air Traffic Safety Action Program (programme de mesures pour la sécurité du trafic aérien), le Programme d'assurance de la qualité des opérations aériennes et le Voluntary Disclosure Reporting Program (programme volontaire de comptes rendus).

2.2 La Federal Aviation Administration (FAA) et l'industrie ont institué l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale, le Comité directeur mixte de l'aviation générale, l'Équipe des États-Unis pour la sécurité des hélicoptères, l'Équipe pour la sécurité des systèmes d'aéronef non habité et le Programme d'échange et d'analyse d'informations sur la sécurité de l'aviation. Ces partenariats État-industrie ont été créés pour accroître la sécurité du public en adoptant une stratégie intégrée, axée sur les données, afin de réduire le risque d'accident mortel dans l'aviation commerciale et l'aviation générale. Les activités menées dans le cadre de ces partenariats sont centrées sur l'analyse et l'échange de données sur la sécurité, et sur la détermination et la compréhension des risques pour prévenir tout accident ou incident.

2.3 Tous les programmes de sécurité essentiels ci-dessus étaient loin de faire l'unanimité à leur lancement. Maintenant, ces programmes et cette stratégie en matière de réglementation et de sécurité de l'aviation constituent des pratiques optimales recommandées au niveau international. Le succès de ces programmes de sécurité volontaires a montré qu'une démarche collaborative, soutenue par une solide culture de la sécurité, permet d'atteindre les plus hauts niveaux de conformité aux normes, d'identifier avec efficacité les dangers et de gérer rationnellement les risques.

Collaboration régionale

2.4 En raison des cadres opérationnels uniques de chaque région de l'OACI, les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) sont très utiles pour aider les États à identifier et à atténuer les risques relatifs à la sécurité opérationnelle dans leur région. Il est donc important que les régions de l'OACI puissent examiner en détail la révision proposée du GASP avant son approbation à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2019.

2.5 Si l'on veut que le GASP puisse appuyer l'amélioration continue, on ne saurait sous-estimer l'importance de la collaboration régionale. Les États-Unis appuient le renforcement de la collaboration et de l'intégration entre les groupes régionaux établis pour consolider la sécurité (les RASG) et les groupes régionaux créés pour soutenir la navigation aérienne (les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, PIRG). Les buts et objectifs institués à l'origine pour chaque groupe ne devraient pas se desservir mutuellement ; chaque groupe a des attributions essentielles et des fonctions différentes, qui ne devraient pas être changées. Toutefois, les PIRG et les RASG pourraient renforcer leur efficacité en améliorant leurs activités de coordination sur des questions relatives à la sécurité qui présentent un intérêt commun.

2.6 Les succès enregistrés par plusieurs RASG en ce qui concerne la diminution des accidents dans leur région ont été tributaires de la collaboration entre État et industrie, qui a permis d'échanger des informations sur la sécurité et d'atténuer efficacement les risques, et ils continueront de l'être. Les résultats de cette collaboration s'illustrent par des partenariats État-industrie établis qui stimulent le changement, et par les innombrables améliorations en matière de sécurité recensées et mises en œuvre par les RASG. Pour préserver la valeur et l'avantage que les RASG représentent pour la réduction des accidents au niveau régional, l'OACI et les États doivent entretenir et soutenir la structure actuelle et les succès constants des RASG.

Gestion de la sécurité

2.7 Les États-Unis sont convaincus qu'il faut continuer d'insister sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité par les États membres et l'industrie. La gestion de la sécurité est le cadre général qui regroupe toutes les initiatives de manière cohérente afin de renforcer la sécurité générale du système. Étant chargés d'établir des fondements solides et durables pour la supervision de la sécurité, les États et l'industrie devraient s'efforcer de mettre en œuvre et de renforcer la gestion de la sécurité à tous les niveaux du système de l'aviation.

USOAP-CMA

2.8 Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) établit, au moyen de la méthode de surveillance continue (CMA), des méthodes étayées par des données pour surveiller et mesurer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité. Cette initiative que l'OACI a récemment entreprise pour déterminer des questions de protocole (PQ) substantielles et prioritaires, encourage les États à orienter leurs efforts vers des domaines présentant un avantage direct pour la sécurité. La mise en œuvre effective et le renforcement continu des huit éléments cruciaux de la supervision de la sécurité sont à la base du programme national de sécurité (PNS) intégré, conçu pour fournir un cadre de gestion systémique pour la prise de décisions en matière de sécurité.

Mesure de performance pour le GASP

2.9 Les États-Unis soutiennent l'élaboration continue d'indicateurs dans le cadre du GASP, comme cela a été examiné dans la note de travail AN-CONF/13-WP/65, et sont notamment favorables à

l'idée de remplacer le taux de mise en œuvre effective de 60 % par des questions de protocole substantielles sur la supervision de la sécurité, en parallèle de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un PNS.

2.10 Toutefois, l'introduction de la marge pour la supervision de la sécurité (SOM), en tant que mesure de performance proposée pour le GASP, devrait être réévaluée. Les données et les mécanismes d'analyse utilisés pour établir la marge pour la supervision ne sont pas transparents et ne permettent pas de mesurer précisément la capacité de supervision de la sécurité, ce qu'un indicateur de performance est censé faire. Par conséquent, les États-Unis recommandent d'évaluer plus amplement des indicateurs de performance plus adaptés. L'introduction de cette marge, telle qu'elle est définie actuellement, compromettra sérieusement l'efficacité du GASP, car les États ne peuvent pas se fier aux résultats qui en découlent.

2.11 En lieu et place, les États-Unis appuient fortement les propositions du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA d'intégrer un taux de mise en œuvre effective découlant de questions de protocole prioritaires et un taux de mise en œuvre effective, en plus du taux de mise en œuvre effective global, afin de mieux mettre en évidence le système de supervision de la sécurité d'un État.

Problèmes émergents de sécurité – nouveaux venus

2.12 Dans l'édition 2017-2019 du GASP, le suivi mondial des vols, les systèmes d'aéronef télépiloté, le transport spatial et les zones de conflit sont considérés comme des priorités émergentes, et non comme des problèmes émergents de sécurité (comme l'indique la note de travail AN-Conf/13-WP/12). L'incorporation de cette terminologie (problèmes émergents de sécurité), dans l'édition 2020-2022 du GASP, pour désigner une technologie nouvelle, une question de politique publique, un nouveau concept ou une nouvelle idée, peut donner à penser que les nouveaux venus ne sont pas sûrs pour l'espace aérien. En outre, cette classification des problèmes émergents de sécurité place les nouveaux venus sur le même plan que les zones de conflit. Les nouveaux venus sont synonymes de nouvelles technologies et d'innovation, alors que les conflits sont sources de destruction. En ce qui concerne le transport spatial commercial, rien n'indique que ce moyen de transport n'est pas sûr aujourd'hui, et rien n'indique non plus qu'il ne le sera pas dans l'avenir. Par conséquent, les États-Unis recommandent de réévaluer l'utilisation de la terminologie concernant les nouveaux venus, les nouvelles technologies, les politiques publiques, les concepts et les idées telle qu'elle figure dans la nouvelle édition du GASP.

3. CONCLUSION

3.1 Les États-Unis recommandent à la Conférence de navigation aérienne d'approuver la révision proposée du GASP, tout en tenant compte des recommandations énoncées ci-dessus.