Organisation de l'aviation civile internationale

AN-Conf/13-WP/139[1]
4/9/18

**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**
**6.1.1 : Vision et aperçu de l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**
**6.1.2 : Mise en place de la surveillance de la performance de sécurité ; objectifs, cibles et indicateurs présentés dans l'édition 2020-2022 du GASP**

## MISE EN PLACE DE LA SURVEILLANCE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

(Présenté par la République populaire de Chine)


## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), à l'état de projet, mentionne l'objectif de six cibles ainsi que divers indicateurs pour la sécurité de l'aviation dans le monde. La Chine a réagi concrètement aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et a beaucoup travaillé sur l'objectif, les cibles et les indicateurs afin de réduire les risques de sécurité opérationnelle, renforcer la capacité des États en matière de supervision de la sécurité, mettre en place des programmes de sécurité au niveau national et surveiller la performance de sécurité du secteur aéronautique, afin de favoriser des progrès continus dans ces domaines.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) demander à l'OACI d'encourager les pays dans la région Asie-Pacifique à s'intéresser et à participer activement à la rédaction des amendements de l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), intensifier plus encore les travaux du Groupe de travail sur la surveillance de la performance de sécurité au niveau national et élargir sa composition ;
b) demander à l'OACI de renforcer les discussions et la communication avec divers États contractants, notamment la Chine, sur les outils et méthodes de gestion de la performance de sécurité et d'élaborer des éléments indicatifs portant sur la surveillance de la performance de sécurité.


[1] Version chinoise communiquée par la Chine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) vise à réduire de manière continue le nombre d'accidents et les risques d'accidents mortels en guidant l'élaboration d'une stratégie de sécurité harmonisée et en exécutant des programmes de sécurité de l'aviation aux niveaux régional et national. À la fin du mois de juin 2018, la Chine comptait 62,46 millions d'heures de vols successifs sans accident en l'espace de 94 mois, et le taux glissant d'accidents graves sur 10 ans pour un million d'heures de vol dans le transport aérien était de 0,015.

1.2 Tous les cinq ans, la Chine élabore des plans sur la sécurité au travail dans l'aviation. Cet exercice consiste à analyser les bases et la situation de la sécurité au travail dans le secteur de l'aviation civile, à déterminer les objectifs de sécurité de ce secteur pour les cinq années à venir et à définir les principales tâches et mesures de protection aux fins d'un développement durable et sûr de l'aviation civile en Chine.

1.3 L'administration chinoise de l'aviation civile (CAAC) publie un rapport annuel sur la sécurité qui résume le travail réalisé au cours de l'année écoulée, présente des statistiques et analyse les causes de tous les événements dangereux durant cette période, ainsi que les indicateurs de sécurité, les caractéristiques des risques de sécurité et la situation actuelle. La CAAC est ainsi en mesure de prévenir les risques majeurs et de préparer les activités clés en matière de sécurité pour l'année suivante.

1.4 La version provisoire de l'édition 2020-2022 du GASP a pour vision de réaliser et maintenir l'objectif de sécurité de zéro décès dans le transport commercial d'ici 2030 et au-delà. Elle décrit en outre les six cibles en appui à cette vision. La Chine a réagi concrètement aux recommandations de l'OACI et a redoublé d'efforts pour réduire les risques de sécurité opérationnelle, renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité de l'aviation, mettre en place des programmes nationaux de sécurité et surveiller la performance de sécurité du secteur aéronautique.

## 2. DISCUSSION

2.1 Le *13e Plan quinquennal de la sécurité au travail dans l'aviation civile en Chine (2016-2020)* a été publié en septembre 2016 et définit l'objectif et les principales tâches de sécurité pour les cinq prochaines années, sur la base de l'analyse du statu quo et des éventualités en matière de sécurité. Durant cette période, la CAAC conduira une série d'activités visant à améliorer la gouvernance fondée sur le droit, à renforcer les capacités d'assurance de la sécurité, à faire progresser le développement sûr de l'aviation générale, à intensifier la mise en place de systèmes de sécurité, à aborder la question de la navigabilité de manière globale, à accentuer le rôle de la science et la technologie pour garantir la sécurité, et à améliorer l'efficacité des enquêtes sur les accidents et les interventions d'urgence.

2.2 Sur la base du *13e Plan quinquennal de la sécurité au travail dans l'aviation civile en Chine (2016-2020)*, des mesures détaillées ont été programmées pour chaque tâche principale ainsi que les mesures nécessaires à leur réalisation, en renforçant l'appui en matière de politiques et de financement, en améliorant les mécanismes de mise en œuvre et en procédant régulièrement à des évaluations du plan.

2.3 Conformément à la vision et à l'objectif du GASP de l'OACI, la Chine a énormément travaillé sur les trois domaines suivants : la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, le renforcement des capacités des États en matière de supervision de la sécurité de l'aviation et la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité efficaces.

***Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle***

2.3.1 Dans le but de réduire le nombre d'accidents, la CAAC analyse régulièrement les données de sécurité et rédige des rapports de sécurité. Ces rapports présentent des statistiques et analysent les événements dangereux survenus au cours de l'année, ainsi que les causes et les facteurs contributifs. Ils examinent en outre les indicateurs de sécurité et les caractéristiques des risques de sécurité dans le transport aérien et l'aviation générale afin de contribuer à la gestion des risques et aux prises de décisions dans ces secteurs.

2.3.2 Selon le *Rapport 2017 de la Chine sur les statistiques et l'analyse de l'information ayant trait à la sécurité de l'aviation civile*, le taux glissant d'accidents graves sur 10 ans pour un million d'heures de vol dans le transport aérien était de 0,0146, soit une réduction de 10,09 pour cent d'une année sur l'autre. Le nombre de victimes par période glissante de dix ans et pour 100 millions de passagers-kilomètres était de 0,0007, représentant une réduction annuelle de 11,74 pour cent. Il ressort de ce qui précède que l'aviation civile chinoise a maintenu une performance de sécurité solide.

2.3.3 En 2013, la Chine a commencé la construction d'une station de base sur les performances de vol de l'aviation civile qui a été mise en service en 2017. Cette station peut surveiller en temps réel les données d'assurance de la qualité des opérations de vol *(FOQA)* de 3 231 aéronefs opérés par 52 compagnies aériennes en Chine et démontrer l'impact sans perte de contrôle (CFIT), la perte de contrôle en vol (LOCI) et l'historique des risques de sortie de piste des compagnies aériennes, des diverses flottes et du secteur dans son ensemble. Entre-temps, d'autres systèmes opérationnels de la CAAC recueillent des données telles que le taux d'accidents pour 10 000 vols et 10 000 heures de vol, la consommation de carburant par heure, le nombre d'aéronefs, le nombre de pilotes et les informations relatives aux pannes techniques des différents modèles d'aéronefs en service.

***Objectif 2 : Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité***

2.3.4 La Chine a à cœur de renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité et n'a de cesse de progresser sur des éléments essentiels du système de supervision de la sécurité. Après sa publication officielle en mars 2018, le Règlement de gestion de la sécurité de l'aviation civile est entré en vigueur afin de contribuer à mettre en œuvre plus efficacement les programmes nationaux de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour l'aviation civile en Chine, et garantir l'intégrité et la cohérence des normes de sécurité. À la date du 30 juillet 2018, la Chine avait maintenu en vigueur 100 règlements portant sur la sécurité et 469 normes de l'industrie applicables à l'aviation civile.

2.3.5 Le système de formation à la sécurité de l'aviation civile en Chine comporte des cours destinés aux inspecteurs, responsables de la sécurité, directeurs d'entités aéronautiques civiles et d'institutions publiques, ainsi que d'autres programmes de formation spécialisés en sécurité. En 2017, la CAAC a donné 23 cours de formation pour inspecteurs réunissant 2 934 participants. Au 30 juin 2018, 28 712 responsables de la sécurité, directeurs d'entités aéronautiques civiles et d'institutions publiques avaient bénéficié de 487 séances de formation, jetant ainsi des bases solides pour la sécurité opérationnelle du secteur. D'autres formations spécifiques sont également proposées dans les domaines suivants : systèmes de gestion de la sécurité, renforcement des capacités en matière de sécurité, enquêtes de sécurité, techniques et méthodes de gestion de la sécurité, risques de sécurité, gestion de crise, gestion de la qualité, médecine aéronautique, etc. Pour la seule année 2017, 71 formations spécifiques ont été dispensées à 2 590 participants.

2.3.6 La Chine a activement promu la mise en place d'un système mondial de suivi et de surveillance des aéronefs. Dans ce cadre, la CAAC a établi en 2015 un comité directeur chargé de l'élaboration d'un tel système destiné à l'aviation civile en Chine, et en 2017 la feuille de route pour la

mise en œuvre du projet était officiellement publiée. Un dispositif de travail à deux niveaux, composé du Centre de surveillance opérationnelle de la CAAC, des services de contrôle aérien et d'exploitation, d'organisations et de compagnies aériennes chinoises, a ainsi été établi aux fins du suivi et de la surveillance des aéronefs. Le système mondial de navigation par satellite – Beidou – est l'élément central du système de suivi mondial des aéronefs développé par la Chine avec ses propres droits de propriété intellectuelle. Il est en outre utilisé dans bon nombre d'applications majeures, notamment dans les domaines relatifs au suivi mondial des vols.

2.3.7 La Chine n'a eu de cesse de faire avancer les applications de nouvelles technologies, développant un système d'arrêt à matériau absorbant (EMAS) qui a été installé dans les aéroports de Tengchong et Panzhihua. La norme technologique EMAS (MH/T 5111-2015) est entrée en vigueur depuis 2016. Elle représente une première mondiale et permet de combler un vide dans ce domaine.

2.3.8 Progressivement, la Chine renforce la réglementation sur les aéronefs non habités et travaille sur le lien entre l'immatriculation à un vrai nom et l'activation de ces aéronefs. Une interface de données a ainsi pu être développée entre l'immatriculation à un vrai nom et l'activation des aéronefs non habités, dont l'exploitation a été testée avec succès en 2017. Elle est actuellement proposée aux constructeurs d'aéronefs non habités afin que ces derniers soient dûment immatriculés à un vrai nom avant d'être activés et autorisés à voler.

***Objectif 3 : Mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité efficaces***

2.3.9 L'Autorité chinoise de l'aviation civile attache une grande importance à l'initiative stratégique de l'OACI faisant obligation aux États contractants d'établir et de mettre en œuvre des PNS. Elle a publié le *Programme de sécurité de l'aviation civile de la Chine* en 2015 et a élaboré de nombreuses réglementations exigeant des compagnies aériennes, aéroports, installations de contrôle aérien, organismes de maintenance et organismes de formation aéronautique de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS). En 2017, la Chine a volontairement accepté l'évaluation par l'OACI de son PNS et s'est engagée activement dans le suivi des changements et progrès préconisés.

2.3.10 Le secteur chinois de l'aviation civile s'est doté de projets de surveillance de la performance de sécurité, et des essais de gestion de la performance de sécurité ont pu être réalisés auprès de 13 compagnies aériennes et aéroports entre 2014 et 2016. *Le Plan de mise en œuvre de la gestion de la performance de sécurité de l'aviation civile et le Manuel d'orientation sur la gestion de la performance de sécurité dans les organismes de l'aviation civile engagés dans la production et l'exploitation* ont été publiés en 2017. Ces documents ont été adoptés et utilisés dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile dans le but de mettre en œuvre le SGS avec plus d'efficacité et d'élaborer un mécanisme de gestion à long terme de la sécurité, fondé sur des données, dont la gestion des risques est la pierre angulaire.

2.3.11 En début d'année 2018, la CAAC a démarré l'élaboration d'un système d'analyse de la performance de sécurité de l'aviation civile pour évaluer la performance de sécurité du secteur dans des domaines tels que les risques opérationnels, les capacités de surveillance et de gestion de la sécurité et l'appui fourni aux entreprises, et d'émettre des avertissements le cas échéant.

***Objectif 4 : Intensifier la collaboration au niveau régional***

2.3.12 La Chine a participé activement aux activités de l'OACI dans la région Asie-Pacifique et a fourni un appui technologique à d'autres pays. Actuellement, TRAINAIR PLUS compte trois membres chinois, à savoir l'Institut de gestion de l'aéroport international de Beijing, l'Université de l'aviation civile de Chine et l'Académie internationale de l'aviation de Hong Kong. En outre, la Chine a mis au point 13 cours de formation accrédités par l'OACI et en compte 6 autres en cours d'élaboration. Entre

2013 et 2018, 358 étudiants étrangers ont été formés en Chine par l'entremise de 25 cours agréés par l'OACI.

***Objectif 5 : Développer l'utilisation de programmes de l'industrie***

2.3.13 La Chine entretient de bonnes relations avec l'OACI, y détachant chaque année de 10 à 15 experts et participant activement à diverses activités et formations organisées par l'Organisation.

2.3.14 Elle joue également un rôle actif dans les évaluations de l'industrie de l'aviation civile agréées par l'OACI. Le nombre d'organismes de l'aviation civile engagés dans la production et l'exploitation et évalués par l'OACI en Chine ne cesse d'augmenter et, à ce jour, 55 pour cent des compagnies aériennes ont été contrôlées par l'IOSA (audit IATA de la sécurité de l'exploitation.

***Objectif 6 : Assurer la mise en place d'infrastructures appropriées en appui à la sécurité opérationnelle***

2.3.15 Un centre de surveillance des opérations a été mis en place pour répondre aux besoins de la réforme de l'aviation civile et à l'augmentation rapide du trafic aérien en Chine, ainsi que pour améliorer la gestion des opérations, les interventions d'urgence, la gestion du trafic aérien et les capacités de recherche et de sauvetage du système de contrôle du trafic aérien. Ce centre a pour objectif de surveiller et de coordonner le trafic aérien dans le pays, d'organiser les efforts pour faire face à des événements imminents, tels que des accidents et des détournements de vol, de coordonner les missions aériennes importantes et autres vols spéciaux, par exemple dans le cas de catastrophes, et de commander et coordonner les aéronefs de recherche et de sauvetage. Le centre est également chargé de la gestion du trafic aérien sur l'ensemble du territoire national, de l'approbation des horaires réguliers et non réguliers, de l'utilisation des routes aériennes par les avions de ligne et de la collecte d'informations sur l'exploitation quotidienne des installations et équipements de soutien à l'aviation civile, notamment les dispositifs de communication et de navigation situés en Chine.

## 3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à approuver les mesures proposées dans le résumé analytique.

— FIN —