



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

**HARMONISATION ENTRE LES ÉTATS DE LEURS NIVEAUX ACCEPTABLES
DE PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ (ALoSP)**

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note analyse les efforts de l'OACI et ses progrès dans l'obtention de la part des États d'une mise en œuvre et d'une harmonisation de leurs niveaux acceptables de performance en matière de sécurité, en vue de l'établissement des PNS inscrits dans le GASP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à noter et à prendre en considération les vues exprimées dans la présente note,
- b) à prier instamment l'OACI de redoubler d'efforts pour établir ou revoir conjointement avec les États de chaque région l'harmonisation de leurs ALoSP pour les besoins des PNS.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	<i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2014-2016 (GASP) (Doc10004). Annexe 19 sur la gestion de la sécurité. Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859). Note de travail A38-WP/255.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le GASP définit une stratégie d'amélioration continue de la sécurité que les États doivent mettre en œuvre au cours des 15 prochaines années, en établissant des systèmes de sécurité aérienne de base (système effectif de supervision de la sécurité), des programmes nationaux de sécurité (PNS) et, par la suite, des systèmes plus avancés comportant une gestion prédictive des risques.

1.2 La normalisation mondiale des activités de l'aviation civile internationale est l'un des rôles clés de l'OACI, mais les objectifs du GASP n'en donnent qu'une idée d'ensemble, et cela pose problème aux États de partout dans le monde.

1.3 La mise en œuvre des PNS a nécessité un engagement constant autant de la part du secteur que des États. De l'expérience du Venezuela et de celle d'autres États, il apparaît que cette mise en œuvre n'est pas homogène.

2. ANALYSE

2.1 Pour arriver à passer d'une méthodologie de supervision reposant sur la conformité à une approche qui met en route la gestion proactive des risques à l'échelle mondiale par l'identification et la maîtrise des problèmes existants ou émergents, les États doivent continuer à collaborer sur ces aspects.

2.2 L'identification des problèmes de sécurité existants ou émergents ne se limite pas dans ses effets au seul État qui l'accomplit. L'effort que cet État fournit pour gérer ces problèmes en se fixant des objectifs et des buts mesurables au moyen des indicateurs de sa performance en matière de sécurité contribue à l'atteinte de niveaux acceptables de sécurité dont bénéficient le secteur dans son ensemble et, d'un point de vue systémique, les opérations internationales entre cet État et les autres.

2.3 La note de travail A38-WP/255 recommandait que l'OACI établisse des indicateurs universels de performance en sécurité en coopération étroite avec les États et les organisations régionales et internationales pour assurer un développement durable du transport aérien et éviter dans l'avenir les conflits entre États pour non-reconnaissance mutuelle des ALoSP qu'ils ont déclaré.

2.4 La note de travail A38-WP/255 faisait ressortir la nécessité d'élaborer des indicateurs de sécurité communs et d'aider les États dans cette entreprise en lançant dans chaque région des activités venant renforcer les initiatives prises pour normaliser la gestion de la sécurité à l'échelle du GASP et contribuer à l'atteinte des objectifs de mise en œuvre des PNS.

2.5 Les effets favorables de certaines initiatives se perçoivent dans les indicateurs et les buts que les autorités de l'aviation civile établissent en accord entre elles dans les régions. Ils se perçoivent aussi dans la Déclaration de Bogota (Région SAM) en ce qui concerne les événements riches de conséquences, et l'avancement de la mise en œuvre effective (EI) dans le cadre de l'USOAP et des PNS.

2.6 En outre, dans les initiatives relevant du GASP, l'OACI continue de donner priorité aux trois domaines de sécurité que sont l'amélioration de la sécurité des pistes, la réduction du nombre d'accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre d'accidents et d'incidents dus à des pertes de contrôle en vol (LOC-I).

2.7 Il est bien noté que l'Amendement 1 en préparation pour l'Annexe 19 aura pour but d'harmoniser les processus du PNS, en considérant le rôle de chaque élément critique (CI) d'un système national de

supervision de la sécurité (SNSS) comme étant le fondement indispensable d'un PNS efficace et un appui aux États pour une mise en œuvre aussi effective que possible de ce PNS.

2.8 À partir de l'expérience qu'elle a évoquée antérieurement, au vu des nouvelles orientations prises dans la plus récente révision du Doc 9859 et au vu des dispositions figurant dans l'Amendement 1 que doit recevoir l'Annexe 19, la République bolivarienne du Venezuela s'est aventurée à distinguer quatre aspects dans les niveaux de performance de sécurité acceptables :

NIVEAUX DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ ACCEPTABLES POUR LES BESOINS DES PNS				
Ensembles d'indicateurs	Gestion à court et moyen terme	Caractéristiques de la gestion prédictive que le GASP demande de prévoir sur le long terme	Lien avec le résultat qu'attend l'Annexe 19	Lien avec le résultat qu'attend l'Amendement 1 à l'Annexe 19
Indicateurs pour les événements portant plus ou moins gravement à conséquences (et qui présentent un intérêt).	Réactive	Travail commun avec les autres États, les organisations et le secteur de l'aviation	Chapitre 3, section 3.1, et Supplément A, section 2	Chapitre 3, section 3.3 Gestion du risque de sécurité par l'État
Indicateurs tirés du PNS et s'exprimant en termes d'efficacité et de zones critiques identifiées	Proactive	Normalisation, gestion de l'information et surveillance exercée en temps réel pour la prise des décisions de gestion	Chapitre 3, section 3.1, et Supplément A, section 3	Chapitre 3, section 3.4 Assurance de la sécurité par l'État
Indicateurs pour la supervision de la sécurité (huit éléments cruciaux)	Proactive	Surveillance continue intégrée dans la gestion du risque de sécurité par l'État	Chapitre 3, section 3.2, et Appendice 1	Chapitre 3, paragraphes pertinents des sections 3.2, 3.3 et 3.4, et Appendice 1 (SNSS)
Indicateurs pour la promotion et la dissémination d'une culture de la sécurité	Proactive	Partage de l'information avec les autres États, les organisations et le secteur de l'aviation	Chapitre 3, section 3.1, et Supplément A, section 4	Chapitre 3, section 3.5 Promotion de la sécurité par l'État

2.9 Les résultats initiaux de notre réflexion sont présentés en détail dans le premier bulletin statistique sur la sécurité opérationnelle, <http://www.inac.gob.ve/art/template3/9cc04Informeiso.pdf>, lequel traite du premier ensemble d'indicateurs.

3. CONCLUSION

3.1 Ce premier cadre de référence procure aux États une orientation en fonction de laquelle ils devraient établir les ensembles d'indicateurs de la mise en œuvre des éléments de leur PNS.

3.2 Par ailleurs, dans toutes les régions, toutes les parties intéressées devraient envisager de poursuivre leurs efforts pour harmoniser les ensembles d'indicateurs entre PNS et entre États autant que le permet la systématicité du système de l'aviation, et les régions devraient, après évaluation, identifier les problèmes de sécurité actuels ou émergents qui leur sont communs.

3.3 Vu que les États, ceux notamment qui ont franchi le cap des 60 % de EI, mettent en œuvre leur PNS dans des conditions qui font que l'intégration entre leur système national de supervision de la sécurité (SNSS) et les éléments du cadre de PNS leur vaudra des coûts supplémentaires s'ils ont déjà établi et promulgué ce PNS, vu aussi qu'il leur faudra peut-être adapter leur législation, surtout si plusieurs autorités de l'aviation interviennent dans la gestion de la sécurité, il devient important de visualiser ce que ces indicateurs mesurent et le but que chaque État doit se fixer dans leur élaboration.

4. RECOMMANDATION

4.1 L'Assemblée est invitée à noter et à prendre en considération les opinions exprimées dans la présente note de travail.

4.2 L'OACI et le secteur de l'aviation devraient poursuivre leurs efforts d'atteinte des objectifs du GASP en améliorant continuellement la sécurité.

4.3 Des initiatives devraient être prises dans chaque région et un effort fourni par toutes les parties pour harmoniser les indicateurs (ALoSP) entre les PNS et les États.

— FIN —