



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 1 : Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation

Sujet 1.3

INITIATIVES DES ÉTATS ET DE L'INDUSTRIE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note examine les diverses initiatives multinationales et régionales qui ont été prises en matière de sécurité de l'aviation et fait le point sur le développement d'un système mondial de gestion de la sécurité visant à coordonner et à orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours des quelques dernières années, un grand nombre d'initiatives en matière de sécurité de l'aviation ont été lancées. Celles-ci ont été élaborées par des autorités nationales chargées de la réglementation, des groupes d'États, des organisations internationales, d'autres organisations ainsi que par des exploitants, et concernant tous les aspects de l'aviation civile, services aériens, gestion de la circulation aérienne, gestion des aéroports, systèmes de communication et de navigation, systèmes d'information aéronautique et formation, pour n'en citer que quelques-uns. Il en est inévitablement découlé une duplication des efforts et des solutions adoptées.

2. ANALYSE

2.1 L'un des exemples d'initiative complète lancée par un État et largement couronnée de succès a été le Programme Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) établi en 1997 par les États-Unis, qui fait intervenir l'industrie et les responsables de la réglementation dans l'objectif de réduire le taux d'accidents mortels de 80 % d'ici 2007, s'il est adopté à l'échelle mondiale. Ce plan

régional prévoit une réduction du risque d'accident mortel de 73 % d'ici 2007 grâce à un programme d'amélioration de la sécurité par priorités. Les caractéristiques du programme CAST sont utilisées dans la Région Amérique du Sud par l'Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation (PAAST) et ont été adoptées plus récemment par l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique (ASET) et de nombreuses autres initiatives.

2.2 En Europe, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) parrainent l'Initiative conjointe pour une stratégie de la sécurité (JSSI). La Future Aviation Safety Team (FAST) des JAA analyse les risques futurs en se fondant sur l'étude de domaines en mutation dans l'industrie, notamment en matière de technologie. L'initiative FAST a élaboré des plans d'action pour le renforcement de la sécurité, dont certains sont mis à exécution par l'Agence européenne de la sécurité de l'aviation (AESA). Le Programme CAST et le Programme JSSI/FAST sont déjà hautement intégrés et jouent un rôle de chef de file à l'échelle mondiale en matière de sécurité de l'aviation.

2.3 Un effort de coopération des États, assistés par l'industrie et en collaboration avec l'OACI par l'intermédiaire de son Programme de coopération technique, a été fait qui consistait à instituer le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), lequel s'étend désormais à neuf organisations régionales ou sous-régionales. Ces programmes prévoient le partage entre États de fonctions et de capacités de supervision de la réglementation en vue de couvrir entièrement ces aspects pour tous les États au sein du groupe. Ils ont aussi pour objectif d'instituer des organismes régionaux de supervision de la sécurité (ORSS) ayant des règlements et des mécanismes d'inspection communs.

2.4 Les États-Unis ont aussi introduit leur International Aviation Safety Audit (IASA) pour couvrir les États dont les exploitants ont l'intention d'assurer des services à destination des États-Unis. Cette initiative des États-Unis a été suivie par l'Union européenne (UE) qui a créé le Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA). Les autorités nationales de l'aviation civile qui participent au Programme SAFA publient sur leurs sites web les noms des exploitants auxquels l'accès à leur espace aérien et à leur destination est refusé. Les récentes propositions de l'UE concernant des critères communs en vertu desquels les exploitants étrangers seraient qualifiés à assurer des services dans l'espace aérien et à destination des États membres de l'UE permettront de codifier les procédures et d'étendre les restrictions d'entrée à l'espace aérien de tous les États membres de l'UE.

2.5 L'introduction par l'Association du transport aérien international (IATA) de son Programme d'audits de la sécurité de l'exploitation (IOSA), initialement à l'intention des compagnies aériennes aspirant à devenir membres de l'IATA et en fin de compte pour toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA, constitue un exemple d'initiative prise par l'industrie. Le succès de ce programme d'audits garantit un niveau minimal acceptable de sécurité d'exploitation des compagnies aériennes. Les principaux avionneurs y ont également apporté leur contribution directe.

2.6 Parmi les autres efforts conjoints, on peut citer le développement et l'introduction de l'audit de sécurité en service de ligne (LOSA) et de l'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA), deux programmes qui prévoient la nécessité d'une analyse détaillée et du partage de renseignements et de solutions opérationnelles.

2.7 Le programme de la Flight Safety Foundation et de l'OACI concernant les impacts sans perte de contrôle (CFIT) constitue une initiative conjointe couronnée de succès. Ce programme prévoit le développement et l'introduction d'éléments de publicité et de formation avec une coordination à l'échelle mondiale, ainsi que l'adoption par l'OACI de nouvelles spécifications concernant l'équipement.

2.8 Ce survol non exhaustif permet de constater qu'il existe des programmes de sécurité dans tous les domaines du système aéronautique. Les initiatives multinationales et régionales énumérées dans la présente note sont complétées par de nombreuses initiatives prises au niveau national sur une base bilatérale.

3. ÉVOLUTION ACTUELLE

3.1 Il a été constaté que la portée toujours croissante des initiatives prises à l'échelle mondiale en matière de sécurité justifie un niveau supérieur de coordination pour garantir que les avantages sont partagés et que l'on réduit la duplication des efforts à l'échelle mondiale. À la demande de l'OACI, l'IATA a dirigé un groupe de parties prenantes de l'industrie pour l'élaboration d'une Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation. La nécessité d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation a été identifiée lors d'une réunion de consultation informelle tenue par la Commission de navigation aérienne de l'OACI avec l'industrie, en mai 2005. L'OACI a fait appel aux partenaires de l'industrie qui sont en mesure de le faire pour qu'ils travaillent de concert en vue d'élaborer une feuille de route commune pour la sécurité de l'aviation. L'objectif premier de la Feuille de route est de fournir un cadre de référence commun à toutes les parties prenantes, y compris les États, les responsables de la réglementation, les exploitants des compagnies aériennes, les aéroports, les aviateurs, les associations de pilotes, les organismes chargés de la sécurité et les fournisseurs de services de la circulation aérienne. La Feuille de route est destinée à viser les situations concernant la sécurité à court, moyen et long termes afin de coordonner et de guider les politiques et initiatives en matière de sécurité. Elle est destinée à prendre en compte de façon proactive les risques d'accident pour remplacer le système réactif en place jusqu'ici, avec pour objectifs principaux de garantir la cohérence, de réduire la duplication des efforts et d'améliorer la communication des résultats. La Partie 1 de la Feuille de route a été présentée à l'OACI en décembre 2005.

3.2 Comme autre initiative mondiale, on peut citer le Programme de la stratégie unifiée de l'OACI qui a pour objectif d'assurer aux États une assistance pour l'exécution de leurs plans d'action correctrice lorsque des carences ont été constatées grâce au Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, et aussi de promouvoir la coopération régionale et un plus grand partage des renseignements liés à la sécurité (voir la note DGCA/06-WP/7).

4. CONCLUSIONS

4.1 Il est encourageant de constater qu'il existe à l'échelle mondiale un vaste ensemble de connaissances théoriques et pratiques qui permettent d'améliorer activement la sécurité. Cependant, le plein potentiel de ces initiatives ne se réalise pas toujours parce que l'on n'établit pas des priorités, les efforts sont redoublés et les communications ont des failles. Il y a un risque que les leçons apprises et les solutions trouvées dans divers endroits, qui présupposent connaissances, procédures et techniques, ne soient pas partagées d'une façon qui puisse bénéficier à tous. La coordination des efforts et l'amélioration des communications sont les clés pour obtenir des avantages optimaux en matière de sécurité de l'aviation en réduisant les incohérences et la duplication des efforts. D'autres initiatives doivent être largement publicisées et coordonnées de façon que l'on puisse tirer le plus grand avantage des travaux entrepris. À cette fin, il faut coordonner plus étroitement les initiatives que les États et les parties prenantes de l'industrie prennent en matière de sécurité, en introduisant une approche intégrée.

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à encourager les États ainsi que les parties prenantes de l'industrie à coordonner plus étroitement leurs initiatives en matière de sécurité afin de garantir des avantages optimaux pour la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et réduire la duplication des efforts ;
- b) à noter les progrès réalisés en vue de l'élaboration d'une approche intégrée des initiatives en matière de sécurité grâce à la Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation.

— FIN —