

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)

PROBLÈMES LIÉS À L'ÉVALUATION DU NIVEAU DE SÉCURITÉ DU TRAFIC AÉRIEN À L'ÉCHELLE MONDIALE ET NATIONALE

(Note présentée par la Fédération de Russie)

SOMMAIRE

La présente note propose que les questions relatives à l'élaboration de méthodes de normalisation des formules de mise en œuvre du concept de niveau de sécurité visé, à l'échelle mondiale et nationale, soient inscrites au programme de travail de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à l'Amendement n° 40 de l'Annexe 11, les États devront, à compter du 27 novembre 2003, déterminer des niveaux acceptables de sécurité du trafic aérien et élaborer des programmes pour atteindre ces niveaux. Cette question soulève plusieurs problèmes liés au besoin de normaliser les méthodes d'analyse et de synthèse du niveau de sécurité visé dans les États et les régions, ainsi qu'à l'échelle mondiale.

2. ANALYSE

2.1 Il ressort de l'Amendement n° 40 de l'Annexe 11 que différents États peuvent avoir des niveaux de sécurité visés différents et des méthodes différentes d'évaluation de ces niveaux. Il faudra donc inévitablement déterminer un indicateur mondial du niveau de sécurité, évaluer le niveau de sécurité dans différents États et le rapporter à l'indicateur mondial.

2.2 Il faut tenir compte du fait que la probabilité d'accidents d'aviation graves est extrêmement faible et que les programmes nationaux destinés à assurer le niveau de sécurité requis ne pourront pas être élaborés sans utiliser les statistiques mondiales sur les accidents d'aviation (identification de caractéristiques communes dans les causes des accidents, répartition de ces causes en fonction des phases de vol et des régions, etc.).

2.3 Il est donc nécessaire de définir et de normaliser un indicateur unique de sécurité du trafic aérien pour l'ensemble de l'OACI et de déterminer les méthodes de définition et d'utilisation de cet indicateur. La tâche des États, dans ce cas, consistera à trouver le moyen de passer des indicateurs nationaux à un indicateur général mondial, et vice versa.

2.4 Un élément important de la mise en œuvre du concept de niveau de sécurité visé est la détermination de la composition du système auquel seront appliqués les niveaux de sécurité visés. Il est évident qu'il ne s'agira pas du système ATM traditionnel puisque le futur système ATM mondial comprendra un segment aérien et un segment spatial ainsi que plusieurs autres systèmes pour appuyer ses activités. Les niveaux de sécurité obtenus dans différents pays ne peuvent être comparés et unifiés que s'ils se rapportent à des systèmes équivalents. Il sera nécessaire de définir avec plus de précision la classification des accidents d'aviation par rapport au système ATM mondial et de la rendre universelle pour tous les États.

2.5 Si aucune décision coordonnée n'est prise à leur sujet, les problèmes mentionnés ci-dessus risquent de créer des difficultés considérables dans la mise en œuvre mondiale du concept de niveau de sécurité visé.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à recommander que les questions relatives à l'élaboration de méthodes de normalisation des formules de mise en œuvre du concept de niveau de sécurité visé, à l'échelle mondiale et nationale, soient inscrites au programme de travail de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne.

— FIN —