

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)

2.3 : Réglementation de la sécurité

SPÉCIFICATIONS DE SÉCURITÉ

(Note présentée par la Colombie)

SOMMAIRE

La présente note explique la nécessité de définir, à partir de critères uniformes, les spécifications minimales de sécurité auxquelles doivent satisfaire les États.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a judicieusement fixé au 27 novembre 2003 la date limite à laquelle les États doivent mettre en œuvre les programmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations et établir un niveau de sécurité acceptable.

2. ANALYSE

2.1 Selon l'Annexe 11 de l'OACI, le niveau acceptable de sécurité peut être spécifié en termes qualitatifs ou quantitatifs, et les mesures suivantes peuvent être utilisées pour l'exprimer :

- a) probabilité maximale d'un événement indésirable, comme une collision, une perte de séparation ou une incursion sur piste;
- b) nombre maximal d'accidents par heure de vol;
- c) nombre maximal d'incidents par mouvement aérien;
- d) nombre maximal d'avertissements de conflit à court terme (STCA) valides par mouvement aérien.

2.2 Outre le fait qu'ils utilisent des références différentes, ces critères permettent à chaque État de déterminer, à sa discrétion, un niveau de sécurité de son choix. Dans certains cas, le niveau choisi peut ne pas répondre aux besoins ou aux attentes des usagers et varier considérablement d'un État à l'autre.

2.3 Ces différences pourraient constituer un obstacle à l'interopérabilité de l'ATM et, surtout, au concept de non-discontinuité (transparence) établi par l'OACI.

2.4 De plus, la mise en œuvre des minimums de séparation verticale réduits (RVSM) et de la qualité de navigation requise (RNP) exige la réalisation d'évaluations de sécurité pour déterminer la conformité au niveau de sécurité visé (TLS). Il semble donc que les États devront tôt ou tard procéder à ces évaluations.

3. CONCLUSION

3.1 Il serait donc souhaitable d'établir, de façon prioritaire, les niveaux de sécurité sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, comme le propose l'OACI, puis d'examiner la possibilité de proroger le délai accordé pour réaliser cette tâche. Un manque de connaissances des États sur la façon d'effectuer les évaluations a des incidences directes sur la sécurité opérationnelle.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à convenir des recommandations suivantes. Il est recommandé :

- a) que l'OACI étudie la possibilité de recommander aux PIRG d'établir, de façon prioritaire, des niveaux de sécurité acceptables pour leur région afin d'assurer l'interopérabilité et la mise en œuvre du concept d'ATM mondiale sans discontinuité;
- b) que l'OACI étudie la possibilité d'appuyer, par le biais des programmes de coopération technique sur la transition aux systèmes CNS/ATM, la formation du personnel des États dans le domaine de l'évaluation de la sécurité afin d'assurer la sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien.