



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point de l'ordre du jour 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne
30.1 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE POUR L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des Associations de Contrôleurs du Trafic Aérien (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La connectivité régionale est un facteur clé de la durabilité et de la croissance économiques. Elle stimule les entreprises locales, le tourisme et permet un meilleur accès à l'éducation, à la santé et à la culture. L'exploitation d'aéronefs à l'échelle régionale (y compris l'exploitation de turbopropulseurs et de turboréacteurs) offre un moyen toujours plus efficace de satisfaire ce besoin. Cependant, le bilan de sécurité de l'exploitation à l'échelle régionale continue d'être à la traîne par rapport à d'autres segments du secteur. Cette note expose les progrès réalisés depuis la 40^e Assemblée et identifie certaines actions à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité de l'exploitation régionale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI de maintenir la sécurité de l'exploitation des aéronefs à l'échelle régionale en tête de ses priorités dans son programme de travail ;
- b) demander au Conseil d'exhorter les États membres à mettre en œuvre des programmes de SGS (Systèmes de gestion de la sécurité) pour les parties prenantes impliquées dans l'exploitation à l'échelle régionale ;
- c) demander à l'OACI de mobiliser davantage l'ensemble des parties prenantes pour analyser les données disponibles afin que ses prochains travaux consacrés à l'amélioration des vols en aéronef se concentrent sur les domaines qui présenteraient le plus d'avantages ;
- d) adopter une révision de l'Annexe A de l'A40-1, relative au Plan mondial pour la sécurité de l'aviation, afin de mettre l'accent sur l'exploitation des aéronefs à l'échelle régionale ; et
- e) demander à l'OACI d'examiner et de reconsidérer les objectifs définis dans la norme A37-11, relative à l'objectif mondial de navigation fondée sur les performances, afin de donner un nouvel élan à la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) pour toutes les extrémités de piste aux instruments.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ICCAIA

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, et de développement du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou provenant de contributions extra-budgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La connectivité régionale est un facteur clé de la durabilité et de la croissance économiques. Elle stimule les entreprises locales, le tourisme et permet un meilleur accès à l'éducation, à la santé et à la culture. L'exploitation d'aéronefs à l'échelle régionale offre un moyen toujours plus efficace de satisfaire ce besoin.

1.2 Le bilan de sécurité de l'exploitation des aéronefs à l'échelle régionale s'est amélioré ces dernières années, mais selon la période examinée, il continue d'être à la traîne par rapport aux performances de sécurité obtenues par d'autres segments du secteur. Il est indispensable que les équipages et les passagers aient un niveau de normes de sécurité équivalent et donc de confiance dans les voyages, que l'exploitation se fasse à l'échelle nationale, régionale ou internationale.

2. ANALYSE

2.1 Lors de la 40^e Assemblée de l'OACI, la Commission technique a soutenu la proposition de procéder à une analyse plus approfondie des données disponibles afin d'identifier les travaux futurs dans les domaines ayant le plus grand impact sur la sécurité des vols. Elle s'est félicitée du soutien du secteur dans la réalisation de ces travaux. La Commission a également noté l'avantage pour ces exploitations d'une mise en œuvre accrue des approches guidées verticalement et a rappelé la Résolution A37-11 de l'Assemblée qui exhorte les États à mettre en œuvre des approches de navigation basées sur les performances (PBN) sur toutes les pistes aux instruments d'ici 2016.

2.2 Les données du secteur, de l'OACI et de l'IATA suggèrent que les exploitations d'avions à l'échelle régionale conservent un taux d'incidents plus élevé qu'à l'échelle internationale. Il convient de noter que tous les aéronefs relevant d'une exploitation régionale sont certifiés selon les mêmes normes de navigabilité que ceux utilisés au niveau international.

2.3 La Résolution A40-1 de l'Assemblée souligne la nécessité de poursuivre l'amélioration de la sécurité aérienne par une réduction du nombre d'accidents et de décès liés au transport aérien dans toutes les régions du monde, en particulier dans les États où les résultats en la matière sont nettement moins bons que la moyenne mondiale. Une coordination étroite est nécessaire pour assurer le développement et la mise en œuvre continue de politiques, d'approches et de mesures pratiques et durables visant à améliorer la sécurité de l'exploitation aérienne à l'échelle régionale. Cela comprend la formation, la maintenance ainsi que l'amélioration et la surveillance des infrastructures, notamment à la lumière des impacts de la pandémie de COVID-19 sur le personnel et le fonctionnement.

2.4 La collecte et l'utilisation de données sont essentielles pour comprendre et corriger les problèmes. L'ICCAIA se félicite de l'amendement à venir de l'Annexe 6, Partie I, qui abaisse le seuil de la masse certifiée au décollage au-delà duquel l'exploitant doit établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol, et encourage les États à mettre en œuvre des programmes de surveillance des données de vol. Cela aidera les États et le secteur à mieux comprendre les problèmes associés à l'exploitation à l'échelle régionale.

2.5 Une étape supplémentaire consisterait à garantir une approche de « culture juste » dans les systèmes de gestion de la sécurité de tous les organismes liés à l'aviation impliqués dans l'exploitation à l'échelle régionale. La promotion des SMS pour les stations de réparation et les organisations de

maintenance locales, par exemple, garantirait des processus approuvés et une assurance qualité dans l'ensemble de l'écosystème.

2.6 La sécurité des pistes et les impacts sans perte de contrôle (CFIT) représentent une part élevée des accidents impliquant des vols commerciaux réguliers. La possibilité d'effectuer des approches aux instruments avec guidage vertical est un moyen d'atténuer ces accidents à haut risque. Les vols régionaux desservent souvent des aéroports moins développés disposant d'une infrastructure limitée, notamment en ce qui concerne le guidage avec approche aux instruments. La navigation fondée sur les performances (PBN) s'appuie sur des satellites et des équipements embarqués conformes aux normes PNB. Les approches PBN ne nécessitent pas d'investissements importants dans des aides de navigation au sol (achat et maintenance), et les bénéfiques en termes de sécurité sont indubitables. De plus, la PBN permet d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'améliorer l'efficacité opérationnelle et de réduire l'impact environnemental.

2.7 Rappelant la Résolution A37-11 de l'Assemblée ci-dessous, et reconnaissant les progrès réalisés jusqu'à présent dans ce domaine, l'ICCAIA encourage les États à collaborer avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants aériens, pour concevoir et approuver dans les plus brefs délais des procédures d'approche avec guidage vertical dans les aéroports assurant des vols commerciaux. Notant la définition des objectifs de mise en œuvre dans l'A37-11, l'ICCAIA encourage l'OACI à effectuer un examen des progrès réalisés par rapport à ces objectifs et à réviser les objectifs de mise en œuvre.

A37-11 Objectifs mondiaux de la navigation fondée sur les performances

Reconnaissant que tous les États n'ont pas élaboré un plan de mise en œuvre de la PBN à la date cible de 2009 ;

L'Assemblée :

1. *Exhorte* tous les États à mettre en œuvre des routes et des procédures d'approche RNAV et RNP pour les services de la circulation aérienne (ATS), conformément au concept PBN de l'OACI défini dans le Manuel de navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613) ;

2. *Décide* que :

a) les États aboutissent d'urgence à un plan de mise en œuvre PBN afin de réaliser :

1) la mise en œuvre des opérations RNAV et RNP (le cas échéant) pour les secteurs en route et terminaux selon les calendriers établis et les étapes intermédiaires ;

2) la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) (Baro-VNAV et/ou GNSS augmenté), y compris les minima LNAV uniquement, pour toutes les extrémités de piste aux instruments, soit comme approche primaire, soit comme approche de secours pour les approches de précision, d'ici 2016, avec les étapes intermédiaires suivantes : 30 % d'ici 2010, 70 % d'ici 2014 ; et

3) la mise en œuvre de procédures d'approche directe en LNAV uniquement, à titre d'exception au point 2) ci-dessus, pour les pistes aux instruments des aérodromes ne disposant pas de calage altimétrique local et d'aéronef convenablement équipé pour les opérations APV avec une masse maximale au décollage certifiée de 5 700 kg ou plus ;

2.8 La formation à l'exploitation régionale est devenue encore plus pertinente pendant la pandémie COVID-19 en raison de la perte de personnel et du déclin des compétences. L'exploitation à l'échelle régionale présente des défis spécifiques qui doivent être pris en compte, notamment les aéroports moins équipés, les exploitations à étapes multiples, le manque de possibilités de formation dans les régions éloignées, la pénurie de compétences et la rotation plus élevée du personnel, car le modèle économique favorise une rémunération plus élevée pour les pilotes volant sur des avions plus grands/des routes plus denses. Les exploitants régionaux doivent fournir des efforts de formation plus importants associés à des coûts plus élevés, alors que leur investissement dans la formation au sein de ce segment de marché présente des avantages pour l'ensemble du secteur. Des mesures spécifiques et des incitations régionales pour attirer et conserver les compétences (formation initiale structurée et parcours de carrière pour les pilotes et les techniciens), rendre la formation sur simulateur plus efficace/accessible et favoriser le déploiement de l'EBT contribueront à maintenir les normes requises.

2.9 Le secteur s'engage à poursuivre ses efforts d'analyse des données afin d'identifier les travaux futurs dans les domaines ayant le plus grand impact sur la sécurité des vols, dans un contexte de reprise du trafic après la réduction des services imposée par la pandémie de COVID-19.

3. CONCLUSIONS

3.1 La connectivité régionale favorise les opportunités de développement économique, dynamise le tourisme et améliore l'accès à l'éducation, à la santé et à la culture. Il est nécessaire de continuer à mettre l'accent sur l'exploitation régionale afin de s'assurer que des mesures pratiques d'amélioration durable de la sécurité et de réduction des taux d'accidents soient mises en œuvre.

APPENDICE

A40-1 : Planification mondiale de l'OACI pour la sécurité et la navigation aérienne

Annexe A - Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation demeure l'amélioration de la sécurité et la réduction connexe du nombre d'accidents et de décès qui en découlent dans le système de l'aviation civile internationale ;

Reconnaissant que la sécurité est une responsabilité impliquant l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes ;

Reconnaissant les avantages en matière de sécurité que peuvent apporter des partenariats entre les États et le secteur ;

Reconnaissant que la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010) a réaffirmé la nécessité pour le cadre de gestion de la sécurité de l'OACI d'évoluer en permanence afin de garantir son efficacité et son efficacité soutenues dans l'environnement réglementaire, économique et technique changeant ; notant que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera un nombre croissant d'accidents d'aéronefs, à moins que le taux d'accidents ne soit réduit ;

Reconnaissant la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en lui donnant accès aux informations de sécurité pertinentes ;

Reconnaissant qu'une approche proactive visant à établir une stratégie de priorités, d'objectifs et d'indicateurs afin de gérer les risques liés à la sécurité est d'une importance primordiale pour obtenir de nouvelles améliorations de la sécurité aérienne ;

Reconnaissant que des groupes régionaux de sécurité aérienne ont été mis en place par l'OACI, en tenant compte des besoins des différentes régions et en s'appuyant sur les structures et les formes de coopération déjà existantes ;

Notant l'intention d'appliquer les principes de gestion de la sécurité dans le GASP pour améliorer la sécurité en concentrant l'action là où elle est le plus nécessaire ;

Notant l'élaboration de la feuille de route mondiale pour la sécurité aérienne, en tant que plan d'action destiné à aider la communauté aéronautique à mettre en œuvre les initiatives de sécurité présentées dans le GASP, grâce à un cadre de référence structuré et commun à toutes les parties prenantes concernées ; et

Notant la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques sur les questions opérationnelles identifiées ;

L'Assemblée :

1. Souligne la nécessité de poursuivre l'amélioration de la sécurité aérienne par une réduction du nombre d'accidents et de décès liés au transport aérien, y compris l'exploitation d'aéronefs à l'échelle régionale,

dans toutes les régions du monde, en particulier dans les États où les résultats en matière de sécurité sont nettement inférieurs à la moyenne mondiale ;

2. Souligne que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour soutenir les États ou les régions n'ayant pas atteint un niveau de maturité acceptable en matière de supervision de la sécurité ;
3. Exhorte les États membres à mettre en œuvre des plans nationaux de sécurité aérienne conformes au GASP afin de continuer à réduire le nombre et le risque de décès ;
4. Exhorte les États membres, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) et les organisations internationales concernées à travailler avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux de sécurité aérienne conformes au GASP afin de continuer à réduire le nombre et le risque de décès ;
5. Exhorte les États à exercer pleinement la surveillance de la sécurité de leurs exploitants, en pleine conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables, et à s'assurer que tout exploitant étranger volant sur leur territoire bénéficie d'une surveillance adéquate de la part de son propre État et à prendre les mesures appropriées, le cas échéant, pour préserver la sécurité ; et
6. Encourage l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation, conformément à la demande.