



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 31 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents

#### ÉTAT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION À L'ÉCHELLE MONDIALE — EXPOSÉ DES PRIORITÉS CLÉS DU PROCHAIN TRIENNAT

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un survol des publications rendant compte de la sécurité qui ont été publiées par l'OACI. Depuis la première publication du document *État de la sécurité de l'aviation dans le monde en 2011*, l'OACI publie des rapports sur les tendances et les questions liées aux objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

De plus, la présente note résume l'élaboration planifiée des rapports annuels qu'établit chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) pour mettre en lumière les questions et initiatives qui le concernent en matière de sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des publications de l'OACI rendant compte de la sécurité ;
- b) à prier instamment les États de fournir aux RASG les renseignements et les ressources nécessaires pour publier les rapports régionaux sur la sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire pour 2014 à 2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> <i>Rapport de l'OACI sur la sécurité en 2013</i> <i>État de la sécurité de l'aviation dans le monde en 2011</i> – Rapport de l'OACI

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI publie des rapports périodiques sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde pour suivre les progrès visant à réaliser les objectifs du Plan de la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), analyser les indicateurs de sécurité et fournir des renseignements sur les activités qui favorisent la mise en œuvre de l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité.

1.2 Le *Rapport sur la sécurité* est maintenant publié en avril chaque année sous forme électronique afin de fournir des mises à jour sur les indicateurs de sécurité, y compris en ce qui concerne les accidents et les facteurs de risque connexes de l'année précédente. Le Rapport sur la sécurité de 2013 peut être consulté sur le site <http://www.icao.int>. Si besoin est, l'OACI publiera en milieu d'année des mises à jour des statistiques ou des tendances en matière de sécurité. De plus, il est prévu que les rapports sur l'*État de la sécurité de l'aviation dans le monde* soient publiés durant les années où une session de l'Assemblée de l'OACI se tient, afin de fournir aux États membres, à la communauté aéronautique et aux voyageurs du transport aérien des comptes rendus complets sur les programmes significatifs concernant la sécurité de l'aviation qui sont entrepris par l'OACI et ses partenaires, mettant en exergue le rôle important de chef de file de l'Organisation en faveur d'une coopération et d'une innovation accrues pour renforcer la sécurité du transport aérien dans le monde.

## 2. HISTORIQUE

2.1 La première édition du rapport de l'OACI intitulé *État de la sécurité de l'aviation dans le monde* a été publiée en décembre 2011. Ce rapport contient un survol des activités dans les domaines du cadre de sécurité de l'OACI que sont la politique, la normalisation, l'analyse, le suivi et la mise en œuvre. Le *Rapport sur l'état de la sécurité dans le monde* en 2011 a établi la méthodologie employée par l'OACI pour diffuser des renseignements concernant ses politiques en matière de sécurité et ses initiatives connexes.

2.2 À la suite de la publication du premier rapport, l'OACI a publié annuellement des rapports sur la sécurité. Le cycle de comptes rendus a évolué en permanence pour permettre une diffusion en temps plus opportun des tendances clés des années précédentes dans le domaine de la sécurité. Afin de fournir des renseignements exacts dans les meilleurs délais possibles, le *Rapport sur la sécurité* en 2013 de l'OACI a été publié en avril, suivi d'un *État de la sécurité de l'aviation dans le monde* supplémentaire en milieu d'année, publié avant la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée, afin d'apporter une mise à jour des indicateurs de sécurité ainsi que des renseignements concernant certains programmes de sécurité. Des rapports devraient continuer à être publiés tous les semestres.

## 3. ANALYSE

3.1 Une approche proactive de la sécurité nécessite une analyse continue et des comptes rendus périodiques des indicateurs et tendances pertinents. Les rapports sur la sécurité de l'OACI rendent compte annuellement des performances en matière de sécurité dans le monde pour un certain nombre de domaines, notamment l'analyse statistique du volume de trafic, les accidents et les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

3.2 Les rapports sur la sécurité contiennent une analyse des indicateurs réactifs de sécurité (p. ex., les accidents), le taux mondial d'accidents et les pertes de vie corrélatives. De plus, les rapports fournissent une analyse de la croissance du trafic, les protocoles du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), des renseignements obtenus au moyen de la méthode de surveillance

continue (CMA) et d'autres indicateurs pour suivre et prédire les questions émergentes en matière de sécurité. À ce titre, ces rapports aident à définir les priorités en matière de sécurité pour chaque triennat.

3.3 Sur la base de l'analyse actuelle, trois catégories d'accident à haut risque ont été identifiées : les pertes de contrôle en vol, les impacts sans perte de contrôle et les accidents liés à la sécurité des pistes. L'appendice à la présente note de travail indique la répartition des accidents, des accidents avec décès et des pertes de vie corrélatives dans ces catégories durant 2012 par rapport à la période des six précédentes années qui sert de point de repère. Les graphiques en appendice donnent un aperçu de la répartition de ces trois catégories d'accident, mais l'interprétation des résultats de l'analyse réactive est fondée sur le nombre d'accidents inclus dans l'ensemble des données. En 2012, il y a eu 99 accidents au total dont 9 avec décès impliquant des vols commerciaux réguliers.

3.4 L'analyse a eu pour résultat une réelle réaction face à ces questions de sécurité. Travaillant en partenariat avec les États membres et des organisations internationales, l'OACI a organisé un Symposium mondial sur la sécurité des pistes suivi d'une série de séminaires régionaux sur cette même question. De nouveaux éléments indicatifs visant à appuyer des équipes multidisciplinaires s'occupant de sécurité des pistes sont actuellement en cours d'élaboration. Comme il est indiqué en appendice, la proportion des événements liés à la sécurité des pistes et des pertes de vie corrélatives a beaucoup diminué en 2012 comparativement aux six années précédentes.

3.5 L'OACI a aussi coordonné avec les États membres et ses partenaires de l'industrie les activités concernant les risques liés aux pertes de contrôle en vol, y compris l'élaboration d'un manuel concernant la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement, qui doit être finalisé en 2013. De plus, l'OACI organisera en mai 2014 un symposium sur les pertes de contrôle en vol aux fins d'échange de renseignements concernant les initiatives lancées pour atténuer ce type de risque.

3.6 Les activités de compte rendu sur la sécurité de l'OACI ont évolué afin d'informer la communauté aéronautique des progrès visant à réaliser les objectifs du GASP à court, moyen et long terme. Néanmoins, il est important que les analyses globales qui figurent dans les rapports de l'OACI soient complétées d'analyses des indicateurs au niveau régional. Les initiatives de partage des renseignements à l'échelle régionale diffusés à travers les RASG serviront à renforcer la valeur de ces analyses. Il est prévu que, dès 2014, tous les RASG préparent des rapports annuels contenant des résumés des tendances et activités spécifiques à chaque région dans le domaine de la sécurité. De plus, l'OACI continuera de publier des rapports périodiques sur la sécurité dans le monde pour mettre en lumière les questions ou réalisations significatives liées à des initiatives clés en matière de sécurité.

#### 4. CONCLUSION

4.1 Conformément à sa stratégie en matière de sécurité, l'OACI a élaboré une méthode de compte rendu périodique sur les indicateurs, les tendances et les initiatives liés à la réalisation des objectifs du GASP. L'élaboration de rapports sur la sécurité, publiés par l'OACI ainsi que par les RASG, établit le mécanisme de diffusion en temps opportun des renseignements sur la politique, la normalisation, l'analyse, le suivi et les initiatives de mise en œuvre en matière de sécurité. Complétée par des rapports périodiques sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde, les publications de l'OACI sur la sécurité fournissent des renseignements servant à évaluer les progrès réalisés dans le cadre des efforts consentis à l'échelle mondiale et dans chaque région pour la sécurité, ainsi qu'à établir des priorités pour l'avenir dans ce domaine.

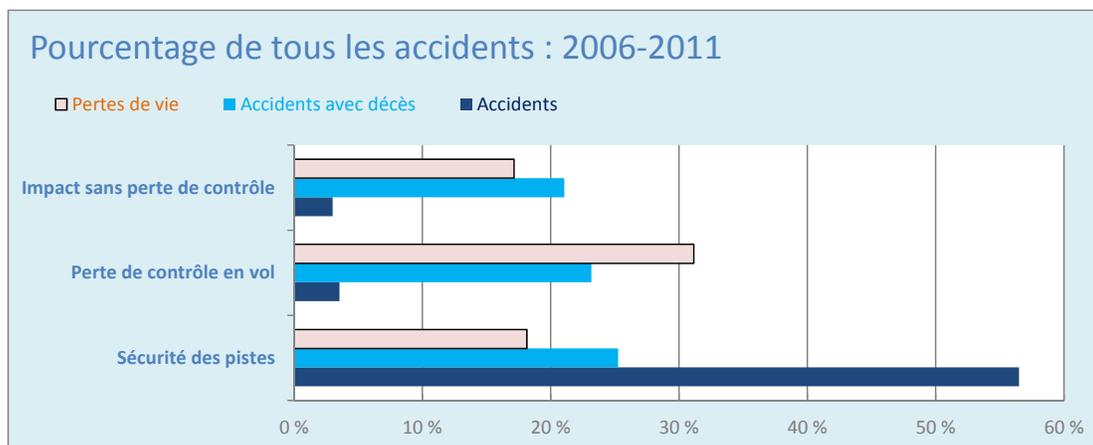
-----



## APPENDICE

### ANALYSE DES ACCIDENTS – TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL RÉGULIER

Les tableaux ci-après fournissent une comparaison de la répartition des accidents, des accidents avec décès et des pertes de vie corrélatives, selon les trois catégories d'événement à haut risque durant la période de base 2006-2011 et l'année 2012. Les accidents liés à la sécurité des pistes représentent la majorité de tous les accidents survenus durant la période 2006-2011, ainsi que 18 % de toutes les pertes de vie.



Les observations notables fondées sur les accidents en 2012 sont les suivantes :

- Le pourcentage d'accidents liés à la sécurité des pistes a beaucoup diminué, représentant 43 pour cent de tous les accidents mais seulement 11 pour cent de tous les accidents avec décès et 1 pour cent de toutes les pertes de vie corrélatives, soit une diminution majeure par rapport à la période de base 2006-2011.
- Bien que la catégorie d'accidents dus à des pertes de contrôle en vol n'ait enregistré qu'un seul accident représentant un pour cent de tous les accidents, elle constitue une préoccupation majeure car elle compte pour 8 pour cent de toutes les pertes de vie.

Il y a eu trois accidents liés à des impacts sans perte de contrôle, représentant 3 pour cent de tous les accidents mais 22 pour cent de tous les accidents avec décès et 37 pour cent des pertes de vie (soit une augmentation importante par rapport à la période de base).

