

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

NIVEAUX ACCEPTABLES DE SÉCURITÉ DU PNS COMMUNS AUX ÉTATS

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les niveaux de sécurité acceptables sont établis à partir des observations de l'industrie et des intérêts des États afin de les harmoniser et d'éviter ainsi les actions discrétionnaires et subjectives de la part des États. Il est extrêmement important que ce processus soit normalisé pour définir un niveau qui soit acceptable pour tous les États de manière à assurer une mise en œuvre effective du programme national de sécurité (PNS) et à réaliser les objectifs du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des renseignements fournis dans la présente note de travail ;
- b) à prier instamment l'OACI de prendre les mesures nécessaires pour :
 - 1) encourager l'organisation d'ateliers et de réunions de travail en vue de définir des indicateurs de sécurité harmonisés et des objectifs communs qui soient applicables aux États des régions et convenus par eux ;
 - 2) élaborer des indicateurs de niveaux de sécurité acceptables universels pour le PNS.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A : Sécurité. |
| <i>Incidences financières :</i> | Aucune. |
| <i>Références :</i> | <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> (Doc 9859) Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) |

1. INTRODUCTION

1.1 Les dispositions des SARP de l'OACI adoptées au cours des dernières années prévoient d'utiliser la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) comme moyen de définir les niveaux de sécurité acceptables de chaque État.

1.2 De même, la version récente du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) contient des renseignements généraux destinés à aider les États à élaborer leur PNS ainsi que des critères et des éléments d'orientation pour l'élaboration de niveaux de sécurité acceptables.

¹ Version espagnole fournie par le Venezuela.

1.3 Les États ont déployé des efforts individuels et collectifs dans leurs régions, avec l'appui des Bureaux régionaux de l'OACI, pour organiser des cours sur le PNS afin de former des fonctionnaires des États et des professionnels de l'industrie.

1.4 La présente note de travail préconise l'élaboration, sous la direction de l'OACI et avec l'appui des États, de niveaux de sécurité qui soient acceptables pour chaque État et qui aient un caractère universel. Ces niveaux devraient être élaborés dans le cadre d'une initiative conjointe des États, des organisations et de l'industrie afin de définir des indicateurs de sécurité de base qui seraient communs aux États de chaque région ; chaque État pourrait ensuite ajouter à ces indicateurs de base les indicateurs spécifiques nécessaires pour répondre à ses besoins.

2. ÉLABORATION

2.1 Les expériences nationales de la mise en œuvre des PNS ont déterminé les diverses approches de l'établissement des niveaux de sécurité initiaux et du traitement des objectifs :

- a) *Les événements ayant des conséquences majeures (accidents et incidents graves) constituent un des points de départ.* Le processus d'enquête sur les accidents par le service d'enquête sur les accidents est en soi une méthode réactive de détermination des risques. Certains États qui possèdent des organisations ayant de grandes compétences et beaucoup d'expérience en matière d'enquêtes sur les accidents fournissent des données sur la sécurité et ont défini des taxonomies qui peuvent être utilisées par les États pour décrire un événement donné. Le § 8.4 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, précise que : « Les États établiront et tiendront à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, notamment ceux qui proviennent de leurs systèmes de comptes rendus d'incidents, ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires ». Sans la mise en œuvre d'un PNS, les objectifs immédiats d'un État seraient des objectifs liés aux résultats de l'évolution des accidents de cet État. Selon le temps requis pour l'élaboration des rapports et des recommandations qui pourraient en découler, le processus d'identification des causes et leur traitement, jusqu'à les convertir en indicateurs de sécurité, peut prendre beaucoup de temps. C'est un processus lent et inefficace. Une autre possibilité consiste à utiliser les données et les rapports d'autres États et organisations, qui ne traduisent pas nécessaire la situation réelle de l'État mais qui peuvent être employés comme élément de référence ou comme point de départ.
- b) *Bases de données d'événements de conséquences majeures (accidents et incidents graves).* L'établissement des taux d'accidents et d'incidents graves est le dénominateur commun de l'établissement d'indicateurs d'accidents dans n'importe quelle industrie. Le calcul des taux requiert au départ la détermination exacte du nombre de vols, d'opérations au sol, d'opérations de maintenance, de congés d'aéronefs, etc. Cependant, ce processus est difficile parce que de nombreuses organisations de l'industrie n'utilisent pas de système uniforme de collecte des données sur leurs opérations ou parce que ceux qui collectent les données sont des personnes ou des unités organisationnelles qui n'ont pas les mêmes objectifs de sécurité (recouvrements, finances, tourisme, ressources humaines, etc.).

- c) *Il existe actuellement des indicateurs et des objectifs de sécurité généraux.* Sur la base des audits réalisés dans le cadre de l'USOAP, l'OACI a défini des indicateurs de capacité de supervision de la sécurité qui servent de référence aux États pour leur permettre de tracer leurs objectifs dans les plans de mesures correctives. En fait, il existe déjà des objectifs, comme l'indique la Résolution A37-4, qui « Prie instamment les États contractants, les organismes régionaux de supervision de la sécurité et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour réaliser les objectifs du GASP et de la méthodologie de la GASR et pour en mettre en œuvre les méthodologies en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ». Le GASP 2008-2010 fixe l'objectif suivant : « À la fin de 2011, aucune région de l'OACI ne présentera un taux d'accidents supérieur à deux fois la moyenne mondiale ». D'après les données fournies dans le GASP 2013, les pourcentages relatifs de LOC-I, de CFIT et d'accidents mortels pour la période 2011-2012 ont diminué par rapport à la période 2008-2010. Les décès dus à des accidents par CFIT représentent une augmentation de 30% (GASP 2013) de tous les décès en 2011 et 2012 ce qui, en l'espace de deux ans, a fait de cette catégorie d'accidents celle qui a causé le plus de décès. Toutes les données indiquées sont précieuses et peuvent servir à mesurer une évolution, mais la diminution ne faisait pas partie d'une valeur ou d'une mesure définie par ces initiatives. Il n'est pas clair si l'objectif quantitatif a atteint ou non. Avec l'aide des États et de l'industrie, il est possible de définir des indicateurs de sécurité régionaux communs et de fixer des objectifs.

3. CONCLUSIONS

3.1 La mise en œuvre des PNS exige la participation constante de l'industrie et des États. Dans le cadre de la mise en œuvre de son PNS, le Venezuela a offert de dégager les expériences qui pourraient être estimées utiles pour les groupes de travail, les organisations et les États intéressés.

3.2 Il est recommandé que l'OACI aborde la définition d'indicateurs de sécurité universels en étroite collaboration avec les organisations régionales et les États, de manière à garantir le développement durable du transport aérien et à éviter des conflits entre les États parce qu'ils ne reconnaissent pas les niveaux de sécurité établis par chaque État.

3.3 Il est instamment demandé de définir des indicateurs de sécurité communs et d'organiser des activités dans chacune des régions en vue d'aider les États à élaborer ces indicateurs. Ces activités devraient appuyer les initiatives de normalisation de la gestion de la sécurité prévues dans le GASP ; elles contribueraient ainsi à la réalisation des objectifs du GASP pour la mise en œuvre des PNS.