



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

#### Annexe 19 — *GESTION DE LA SÉCURITÉ*

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un rapport sur l'élaboration et l'adoption de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, le plan de lancement de l'OACI et la stratégie que l'Organisation et les parties prenantes de l'aviation doivent suivre pour la mise en œuvre et l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la gestion de la sécurité.

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

- à prendre note de l'élaboration et de l'adoption de l'Annexe 19 ;
- à prendre note du plan de lancement et de la stratégie pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 19 ;
- à encourager les États à participer activement aux Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) afin de promouvoir la mise en œuvre des dispositions en matière de gestion de la sécurité et de rendre compte des progrès réalisés au niveau régional.

<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 du Programme ordinaire pour 2014 à 2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	*Doc 9935, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)</i> *Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> *Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> SL AN8/3-13/30 – Adoption de l'Annexe 19  *Références principales

## 1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC/2010), tenue à Montréal du 29 mars au 1<sup>er</sup> avril 2010, a conclu que les méthodes de gestion de la sécurité qui relèvent de la responsabilité directe des États membres de l'OACI et sont essentielles à la sécurité de l'aviation civile devraient figurer dans une Annexe unique. De plus, la Conférence a recommandé que l'OACI élabore cette annexe en collaboration étroite avec les États, les organisations internationales et les organismes nationaux, et qu'elle vise spécifiquement les méthodes et responsabilités en matière de gestion de la sécurité. (Voir la Conclusion 2/5 et la Recommandation 2/5 de HLSC/2010.)

1.2 Dans son rapport au Conseil sur les résultats de HLSC/2010, la Commission de navigation aérienne (ANC) a recommandé que l'élaboration d'une nouvelle annexe sur la gestion de la sécurité se fasse en deux étapes : la première se limiterait à réunir et à réorganiser les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes ainsi que les éléments indicatifs corrélatifs, et la deuxième étape servirait à examiner les dispositions relatives à la gestion de la sécurité pour déterminer s'il faudrait les modifier. Cette approche visait à permettre l'élaboration initiale de la nouvelle annexe dans un délai relativement court.

## 2. ÉLABORATION ET ADOPTION DE L'ANNEXE 19

2.1 L'ANC a institué le Groupe d'experts de la gestion de la sécurité (SMP) pour qu'il lui fasse des recommandations sur l'élaboration d'une nouvelle annexe relative aux méthodes et responsabilités en matière de gestion de la sécurité. Le SMP a formulé ses recommandations à l'ANC après sa deuxième réunion à laquelle ont assisté 42 participants de 16 États membres et de 6 organisations internationales.

2.2 Durant sa 190<sup>e</sup> session, l'ANC a achevé l'examen préliminaire de la nouvelle annexe proposée ainsi que des amendements corrélatifs de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et de l'Annexe 14 — *Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes*, résultant du transfert des dispositions relatives à la gestion de la sécurité. Des modifications ont été apportées aux dispositions transférées aux seules fins de la structure du texte et pour renforcer la cohérence et la clarté du texte. Les dispositions applicables à un type unique d'activité aéronautique sont maintenues dans leurs Annexes respectives, avec des renvois appropriés.

2.3 À la suite d'une consultation des États et des organisations internationales durant sa 191<sup>e</sup> session, l'ANC a parachevé son examen de l'Annexe 19 proposée, et recommandé au Conseil que la nouvelle annexe soit adoptée.

2.4 Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité regroupées dans l'Annexe 19 ont été modifiées comme suit :

- a) les quatre éléments du cadre du Programme national de sécurité (PNS) ont été élevés au rang de norme ;
- b) les dispositions relatives à la supervision de la sécurité par les États, provenant de l'Annexe 6, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international – Avions*

et de l'Annexe 6, Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères* ont été rendues applicables à tous les prestataires de services ;

- c) les dispositions relatives à la collecte, à l'analyse et à l'échange de données sur la sécurité ont été transférées de l'Annexe 13. Le Supplément E de l'Annexe 13, *Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité*, est repris dans l'Annexe 19, Supplément B ;
- d) l'applicabilité du cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) a été élargie pour inclure la conception de type et la construction des aéronefs.

2.5 L'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* a été adoptée par le Conseil de l'OACI à sa 198<sup>e</sup> session et deviendra applicable le 14 novembre 2013.

### 3. PLAN DE LANCEMENT DE L'ANNEXE 19

3.1 L'OACI a élaboré un plan de lancement pour promouvoir l'application des SARP relatives à la gestion de la sécurité en conjonction avec l'adoption de l'Annexe 19 et cadrant avec le Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP). Le site web sur la gestion de la sécurité de l'OACI (<http://icao.int/SafetyManagement>) a été actualisé pour fournir de précieux renseignements sur l'application de l'Annexe 19 et il sera mis à jour périodiquement au fur et à mesure des faits nouveaux.

3.2 Pour mieux appuyer le lancement de l'Annexe 19, la troisième édition du *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS) (Doc 9859) a été publiée. Le MGS a été restructuré en tenant compte des cadres du PNS et du SGS, et il contient les éléments détaillés et outils élaborés pour la mise en œuvre de ces systèmes.

3.3 Le matériel pédagogique relatif à la gestion de la sécurité de l'OACI est également actualisé pour tenir compte des derniers faits nouveaux en matière de gestion de la sécurité. Les groupes régionaux de la sécurité de l'aviation (RASG) ont été invités à identifier des activités qui appuieraient le plan de lancement de l'OACI et à rendre compte de l'application efficace et continue des dispositions relatives au PNS et au SGS.

### 4. STRATÉGIE POUR L'APPLICATION DES SARP RELATIVES À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

4.1 Quoique la plupart des SARP de l'Annexe ne soient pas nouvelles, la date d'applicabilité de certaines remontant à 2001, le degré de leur application n'a pas répondu aux attentes. La nécessité d'appliquer les dispositions relatives à la gestion de la sécurité est soulignée dans le GASP nouvellement amendé, avec des objectifs à court, moyen et long terme. La stratégie établie par les objectifs du GASP et les échéances connexes a un caractère progressif et accorde la priorité à la mise en œuvre des systèmes fondamentaux de supervision de la sécurité dans chaque État comme condition préalable à la mise en œuvre du PNS.

## 5. AVANTAGES DE L'ANNEXE 19

5.1 La publication de l'Annexe 19 met en relief l'importance de la gestion de la sécurité au niveau des États, renforce la sécurité en regroupant les dispositions relatives à la gestion de la sécurité applicables aux multiples domaines de l'aviation, encourage l'application uniforme des dispositions du SGS et du PNS, crée un processus de collecte et d'analyse des informations en retour concernant la mise en œuvre du SGS et du PNS et facilite l'évolution future des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.

## 6. ÉVOLUTION FUTURE DES SARP RELATIVES À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

6.1 L'OACI continue de collaborer étroitement avec les États membres et les organisations internationales à l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs sur la gestion de la sécurité, gardant à l'esprit la nécessité de préserver un haut niveau de stabilité dans les SARP afin de permettre une mise en œuvre cohérente du PNS.

6.2 Les futures modifications des SARP sur la gestion de la sécurité devraient renforcer plus avant les dispositions liées à la collecte, à l'utilisation et à la protection des renseignements sur la sécurité ainsi que l'a récemment recommandé le Groupe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité (SIP TF)<sup>1</sup>. Pour ce qui concerne expressément la gestion de la sûreté, le SIP TF a récemment recommandé l'insertion dans l'Annexe 19 de dispositions nouvelles et modifiées, dont une série révisée de principes pour améliorer encore plus l'utilisation et la protection de l'information et de son origine mise en évidence par les activités de gestion de la sûreté, l'objectif ultime consistant à maintenir et à améliorer la sûreté de l'aviation. Les recommandations du SIP TF seront examinées par les groupes d'experts compétents en vue de leur insertion dans l'Annexe 19, dans d'autres Annexes et dans les éléments indicatifs appropriés. La note A38-WP/80 contient des renseignements plus détaillés sur les activités du SIP TF et sur leur aboutissement.

## 7. CONCLUSION

7.1 Depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, une nouvelle annexe relative à la gestion de la sécurité a été établie pour faciliter l'application des SARP relatives à la gestion de la sécurité par les États et l'industrie. L'OACI a élaboré un plan de lancement et une stratégie mondiale pour appuyer cet effort. Les États membres sont encouragés à participer activement aux RASG afin de promouvoir l'application des dispositions relatives à la gestion de la sécurité et rendre compte des progrès réalisés au niveau régional.

— FIN —

---

<sup>1</sup> Le SIP TF a été créé pour donner suite aux recommandations de la Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (Montréal, 13 – 18 octobre 2008), de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2010) (Montréal, 29 mars – 1<sup>er</sup> avril 2010) et de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée (Montréal, 28 septembre – 8 octobre 2010). Le SIP TF avait pour mandat de faire des recommandations sur l'élaboration de nouvelles SARP et/ou sur la modification des SARP et éléments indicatifs existants pour assurer le niveau approprié de protection des données et renseignements sur la sécurité, autres que ceux se rapportant aux dossiers sur les accidents et incidents, et de certains dossiers sur les accidents et incidents.