

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Points 27 et 29 : Sécurité de l'aviation — Politique

UNE PERSPECTIVE RÉGIONALE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'approche régionale de la supervision et de la gestion de la sécurité est déjà reconnue dans le contexte de l'OACI comme l'atteste l'intégration, dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation et dans les activités correspondantes, des dispositions tenant compte de cette évolution.

L'approche européenne de la gestion de la sécurité vise à considérer le système de l'aviation dans son ensemble, compte tenu du fait que les composantes de ce système – ses produits, organisations, exploitants, équipages, aéroports, ATM, ANS, au sol ou dans les airs – font partie d'un seul ensemble interconnecté. Cette « approche systémique totale » vise à réduire les risques de lacunes ou chevauchements en matière de sécurité et éviter les exigences contradictoires et la confusion dans les responsabilités.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à réitérer et intensifier sa demande au Conseil de veiller à ce que les avantages qu'offrent la coopération régionale et les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) soient dûment pris en considération dans les activités de l'OACI d'établissement des règles et de la surveillance de la sécurité, en particulier dans la méthode de surveillance continue et la (nouvelle) Annexe 19 sur la gestion de la sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique sur la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie B Annexe 19, Section 3.2 Recommandation 3/3 a) de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité Résolutions A37-5, A37-8 et A37-21 de l'Assemblée de l'OACI

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1. INTRODUCTION

1.1 L'approche régionale de la supervision et de la gestion de la sécurité a été reconnue dans le contexte de l'OACI, notamment dans la Partie B du Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*, et les éléments sur les fonctions de gestion de la sécurité exercées par les RSOO, figurant dans le Manuel de gestion de la sécurité³ de l'OACI, ainsi que durant les délibérations du Symposium OACI sur les RSOO, tenu du 26 au 28 octobre 2011. Trois résolutions adoptées à la 37^e Assemblée de l'OACI, en 2010, à savoir la Résolution A37-5 sur « La méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) », la Résolution A37-21 sur la « Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile » et la Résolution A37-8 sur la « Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité » reconnaissent pleinement l'intérêt de l'approche régionale.

1.2 Le renforcement de la sécurité de l'aviation via le développement et l'évolution de la supervision et la gestion de la sécurité est un processus permanent. Afin d'atteindre un haut niveau de sécurité dans l'aviation, il faut considérer les composantes du système de l'aviation – produits, organisations, exploitants, équipages, aérodromes, ATM, ANS, au sol et dans les airs – comme faisant partie d'un seul ensemble interconnecté, à des degrés divers, dépendant les uns des autres. En conséquence, des mesures prises dans un domaine auront des répercussions sur les performances d'un autre en matière de sécurité.

1.3 En Europe, cette réalité a conduit à la « régionalisation » de la supervision de la sécurité et à l'élaboration d'une « approche systémique totale » de la gestion de la sécurité, qui peut se décrire comme une approche visant à réduire les risques de lacunes ou chevauchements en matière de sécurité et à s'efforcer d'éviter les exigences contradictoires et la confusion dans les responsabilités. Les règles sont conçues pour s'interpréter et s'appliquer de manière normalisée et faciliter l'interopérabilité accrue des produits et services. Cette approche rationalise également les processus de certification, ce qui réduit la charge de travail des personnes et organisations réglementées.

1.4 Des faits plus récents à l'OACI ont mis de l'avant les avantages d'une « approche systémique totale ». À ce titre, l'incorporation dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les activités connexes de dispositions qui visent à reconnaître les avantages de cette évolution, dans la nouvelle Annexe 19 et la méthode de surveillance continue de l'USOAP sur la base de l'approche systémique globale (CSA). Dans chaque cas, l'élément régional a été reconnu comme étant significatif, comme un facteur favorisant la mise en œuvre.

2. UNE APPROCHE RÉGIONALE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

2.1 Les normes figurant dans les annexes à la Convention de Chicago exigent l'établissement d'un programme national de sécurité (PNS), en tant que système de gestion de la sécurité au niveau national. Les compétences juridiques dans certains domaines de la sécurité de l'aviation ayant été graduellement transférées à l'Union européenne (UE), les États de l'Union font référence à cette dimension de l'UE lorsqu'ils décrivent leur façon de gérer la sécurité. Un « Programme européen de sécurité aérienne » a également été instauré, en collaboration étroite avec les États membres, qui comprend un ensemble de règles et réglementations tenant compte de la complexité et de la variété des activités de sécurité aérienne, supervisé à la fois au niveau national et au niveau de l'UE.

³ Section 3.2

2.2 Outre cette approche principalement réactive, l'élaboration d'un système anticipatif, fondé sur les résultats, est en cours afin d'améliorer les performances en matière de sécurité. Dans le cadre de ce système, un Plan de sécurité⁴, actualisé annuellement, a été publié, qui dégage les risques significatifs et détaille les mesures que doivent prendre les parties prenantes, au niveau régional et au niveau national, afin d'atténuer les risques. Les RSOO ont un important rôle à jouer pour encourager l'élaboration de plans de sécurité de ce type, un effort qu'il faut également considérer et reconnaître dans le contexte de la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

3. **UNE APPROCHE ANTICIPATIVE DE LA COLLECTE, L'ANALYSE ET L'ÉCHANGE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ**

3.1 La pierre angulaire de cette approche de système de gestion de la sécurité est l'évaluation des risques effectuée à partir de renseignements de sources diverses, l'analyse des données afin de dégager les risques significatifs au plan de la sécurité, puis la prise de mesures spécifiques pour les atténuer. L'échange et la diffusion des renseignements sur la sécurité permet aux partenaires clés (par ex., les parties prenantes réglementées et les autorités publiques compétentes en matière de sécurité aéronautique) de partager leurs vues sur les priorités en matière de risque et d'assumer leurs responsabilités respectives à cet égard, c'est-à-dire principalement de contrôler ou d'atténuer les risques liés à leurs activités pour ce qui est des exploitants et les fournisseurs de services, et de mettre en œuvre un système de supervision en fonction des risques pour ce qui est des autorités de l'aviation.

3.2 À cette fin, un cadre législatif et réglementaire commun et dynamique doit être établi, qui permette une approche harmonisée de la collecte, l'analyse et l'échange systématiques de ces renseignements et données sur la sécurité pertinents. Afin de garantir l'efficacité de cette approche, il est important de s'assurer que les données introduites dans le système sont de qualité et complètes.

3.3 L'avantage direct est la possibilité d'utiliser ces renseignements et données sur la sécurité de manière individuelle et de manière globale, afin de faciliter une identification des risques sur cette base, puis la prise de décision correspondante quant à l'atténuation, qui sont les caractéristiques clés de l'approche anticipative de la gestion de la sécurité. Au niveau régional, la réunion des données permet également de dégager des risques, qui peuvent ne pas sembler significatifs au niveau national, mais pourraient faire ressortir la nécessité de mesures au niveau régional.

4. **L'IMPORTANCE DE L'ÉLÉMENT CULTURE JUSTE/CULTURE DE LA SÉCURITÉ**

4.1 Ainsi qu'il est souligné ci-dessus, une approche anticipative de la collecte, l'analyse et l'échange des données est une part essentielle de la gestion de la sécurité. Il est admis que si les sources de ces données sur la sécurité peuvent être multiples, la source *prédominante* en est un processus efficace de comptes rendus pour la sécurité.

4.2 Un processus de ce type devrait être considéré comme faisant partie intégrante de toute culture globale de la sécurité organisationnelle ou d'État. Afin de faciliter une reddition de compte efficace en matière de sécurité, il faut établir ce que l'on appelle en Europe un environnement approprié de « culture juste », dans lequel les exploitants en première ligne, entre autres, ne sont pas punis pour leurs actions, leurs fautes ou les décisions qu'ils ont prises en fonction de leur expérience et de leur formation, grâce auquel les professionnels de l'aviation font confiance au système de compte rendu et qui leur donne la garantie d'une protection adéquate contre les préjudices. Néanmoins, les fautes graves,

⁴ Plan européen de la sécurité aérienne (2^e édition), 2012-2015

les violations intentionnelles et les actes nuisibles ne sont pas tolérés dans une culture de ce type. La réalisation d'une culture juste au sein de l'aviation nécessite des prescriptions légales adéquates sur lesquelles s'appuyer, ainsi que des éléments indicatifs pertinents.

4.3 La culture juste comprend également une coordination active et ouverte entre les autorités judiciaires et les autorités compétentes en matière de sécurité pour trouver ensemble l'équilibre qui convient entre le besoin d'assurer la disponibilité continue des renseignements sur la sécurité en la protégeant comme il se doit ainsi que ses sources, et le besoin d'une bonne administration de la justice. Ces éléments, soulignés dans les Résolutions A37-2 et A37-3 de l'Assemblée de l'OACI, ont été abordés par l'Équipe spéciale de la protection des renseignements sur la sécurité de l'aviation – SIPTF – qui a achevé ses travaux en janvier 2013 et dont le rapport final et les recommandations ne sont pas encore publiés.

4.4 Les RSOO (et l'OACI) ont un rôle à jouer en l'occurrence pour encourager les États à établir un environnement approprié de ce type et, en particulier, des cadres conjoints permanents afin d'assurer un dialogue constructif et continu avec leur pouvoir judiciaire. Cela pourrait se faire par le biais de conseils, d'orientations, d'appuis et de services spécialisés pour ce qui est des principes régissant les poursuites dans l'aviation sans pour autant empêcher les comptes rendus de renseignements sur la sécurité, et par l'établissement et la tenue d'un registre des activités de formation et de sensibilisation traitant des rapports de l'autorité de l'aviation avec le pouvoir judiciaire, entre autres.

5. MISE EN ŒUVRE DE LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA)

5.1 La Résolution A37-5 de l'Assemblée de l'OACI a préconisé l'évolution de l'USOAP en une approche fondée sur la méthode de surveillance continue CMA. Elle a également préconisé la coordination et la coopération continues entre l'USOAP et les autres programmes d'audit de la sécurité de l'aviation, afin de réduire à la fois le fardeau qui pèse sur les États en raison des audits ou des inspections répétitives, et le chevauchement des activités de surveillance.

5.2 Une RSOO joue un rôle essentiel d'aide aux États participants au plan des efforts qu'ils fournissent pour maintenir la compétence organisationnelle continue nécessaire à l'exécution de leurs obligations et responsabilités en matière de supervision et de gestion de la sécurité. A cet égard, sous les auspices du mémorandum de coopération entre l'UE et l'OACI, des efforts ont été entrepris afin d'établir deux accords de travail avec l'OACI sur les activités de surveillance continue. Ces accords ont pour principal objet d'éviter le plus possible aux États le chevauchement inutile des efforts dans le cadre de leurs obligations de compte rendu concernant la méthode de surveillance continue à l'Europe et à l'OACI, respectivement.

5.3 La vérification « surprise » répétitive de conformité au titre de la CMA évoluant en une forme de supervision plus efficace, fondée sur les performances et les risques, elle garantira que toutes les parties sont activement impliquées et insufflent une synergie maximale entre l'OACI et les programmes européens liés à la CMA. Elle favorisera certainement une approche efficace et cohérente de la surveillance continue de la supervision et de la gestion de la sécurité ; mais elle facilitera également la mise en évidence de problèmes communs que rencontrent les États participants, tels les problèmes de mise en œuvre liés à l'élaboration des SARP de l'OACI (voir la Recommandation 6/13 d'ANC/12) et qui en résultent, et les problèmes que pose la notification des « différences » au moyen du nouveau système de notification électronique des différences (système EFOD).

6. CONCLUSION

6.1 L'Assemblée est invitée à adopter la Résolution suivante :

L'Assemblée,

Rappelant les délibérations et résultats de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité (HLSC) de l'OACI, et notamment la Recommandation 3/3 a) sur des « Arrangements régionaux pour la supervision de la sécurité »,

Rappelant les délibérations et résultats de la 37^e Assemblée de l'OACI, notamment la Résolution A37-5 sur « La méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) », la Résolution A37-21 sur la « Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile » et la Résolution A37-8 sur la « Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité »,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux Organisations régionales de supervision de la sécurité et à leur rôle d'exercer certaines responsabilités nationales de gestion de la sécurité au nom des États contractants,

Reconnaissant l'incidence positive réelle ou possible résultant d'une collaboration entre les États contractants dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité au sein des Organisations régionales de supervision de la sécurité,

Réitère et intensifie sa demande au Conseil de veiller à ce que les avantages qu'offrent la coopération régionale et les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) soient dûment pris en considération dans les activités de l'OACI d'établissement des règles et de la surveillance de la sécurité, en particulier dans la méthode de surveillance continue et l'Annexe 19 sur la gestion de la sécurité.