



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES À L'ANNEXE 19 – GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Conseil de l'OACI a récemment adopté une nouvelle annexe consacrée à la gestion de la sécurité, l'Annexe 19. Cette annexe a été élaborée par le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP). Les États-Unis se déclarent satisfaits de l'élaboration de cette annexe et applaudissent le SMP et les efforts qu'il a fournis. Nous notons que de nombreuses questions ont été mises en évidence par le SMP et les États, qui doivent être examinées durant la prochaine phase d'élaboration. Les États-Unis sont d'avis que les deux questions majeures qui doivent être examinées sont l'élaboration d'une approche intégrée de la gestion de la sécurité et les critères d'acceptation des systèmes de gestion de la sécurité dans d'autres États.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les recommandations suivantes :

- il est vivement recommandé que l'OACI et la communauté de l'aviation internationale continuent d'appuyer l'élaboration de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* et veillent à ce que le programme national de sécurité (PNS) ainsi que les exigences concernant la capacité de supervision de la sécurité par l'État soient intégrés dans l'Annexe 19, et que le processus d'audit de l'OACI rende compte de cette intégration ;
- il est recommandé que l'OACI et la communauté de l'aviation internationale proposent une procédure pour faciliter l'acceptation des systèmes de gestion de la sécurité dans d'autres États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique sur la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Il est escompté que cela devrait être couvert par l'avant-projet de budget.
<i>Références :</i>	Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> , Chapitre 3. Annexe 19 Recommandation 2/5 a) de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité Résolutions A37-4 de la 37 ^e Assemblée de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 Le Conseil de l'OACI a récemment adopté une nouvelle consacrée à la gestion de la sécurité, l'Annexe 19. Nous notons que de nombreuses questions ont été mises en évidence par le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) et les États, qui doivent être examinées durant la prochaine étape d'élaboration. Les États-Unis recommandent que les questions majeures suivantes soient examinées : l'élaboration d'une approche intégrée de la gestion de la sécurité et de critères d'acceptation des systèmes de gestion de la sécurité dans autres États.

1.2 Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) par le biais de la méthode de surveillance continue (MSC) fournit des méthodologies appuyées par des données pour surveiller et mesurer la capacité des États à superviser la sécurité. Plus récemment, l'OACI a publié les exigences de gestion de la sécurité que doivent observer les États, en prescrivant à ces derniers d'instaurer un programme national de sécurité (PNS) afin d'atteindre des performances de sécurité acceptables dans leurs systèmes d'aviation civile. En outre, le SMP avait pour tâche d'élaborer une nouvelle annexe consacrée à la gestion de la sécurité. En conséquence, afin d'élaborer un système cohésif qui soit plus efficace et réduise les chevauchements, une approche intégrée de la supervision de la sécurité et de la prise de décision en matière de gestion de la sécurité est essentielle.

1.3 Le système de gestion de la sécurité (SGS) devient la norme dans le monde entier en matière de sécurité de l'aviation. À ce titre, la communauté internationale a tout intérêt à faciliter l'acceptation des systèmes de gestion de la sécurité d'autres États par le biais d'exigences de SGS, d'attentes en matière de mise en œuvre, de critères d'acceptation, de mesure des performances et de processus de supervision continue, qui soient comparables. Cela garantira que les États ne demandent pas aux fournisseurs de produits/services de respecter des obligations similaires en matière de SGS via des spécifications et processus dissemblables de SGS qui augmentent le fardeau administratif et financier des détenteurs d'une licence, sans valeur significative au plan de la sécurité.

2. ANALYSE – GESTION INTÉGRÉE DE LA SÉCURITÉ

2.1 Suite à de précédentes résolutions de l'Assemblée de l'OACI, l'Organisation a créé l'USOAP, qui se compose de huit éléments cruciaux (EC) de supervision de la sécurité. Ces huit éléments cruciaux établissent les principales responsabilités et activités de supervision par l'État de ses fournisseurs de services aéronautiques. La mise en œuvre de ces éléments cruciaux a été un indicateur efficace de la capacité de supervision d'un État. L'USOAP de prochaine génération est la MSC, qui comprend également les huit éléments cruciaux de supervision de la sécurité. La MSC vise essentiellement à ce que les États effectuent des évaluations régulières de leur mise en œuvre des éléments cruciaux de supervision de la sécurité et fournissent les résultats à l'OACI.

2.2 L'Annexe 19 de l'OACI définit le PNS comme « un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité ». Cela donne à entendre que les activités du système de supervision, décrites dans les huit éléments critiques, devraient faire partie de cet « ensemble intégré ». Le PNS fournit un cadre de gestion systémique pour la prise de décision par les autorités de l'aviation. Ainsi, les huit éléments cruciaux établissent un ensemble de références des responsabilités et activités de supervision et le PNS fournit un cadre systémique pour les gérer.

2.3 Les huit éléments cruciaux de supervision de la sécurité définissent les éléments fondamentaux qui favorisent des systèmes de supervision efficaces. Parallèlement, le cadre pour le PNS

comprend également de nombreux éléments qui sont communs aux huit éléments cruciaux de supervision. Le tableau ci-dessous donne un aperçu du cadre pour le PNS et des éléments cruciaux de supervision de la sécurité. Quoique les listes ne soient pas exhaustives, on peut noter que la majorité des éléments cruciaux coïncident étroitement avec les composantes du cadre pour le PNS. Il s'ensuit que si l'on ne prend pas dûment en considération cette intégration, il se peut que l'élaboration du PNS soit fragmentée, ce qui risque d'entraîner des fonctionnalités redondantes dans un PNS sans lien avec les systèmes de supervision existants.

Cadre de PNS	Éléments cruciaux de supervision
Politique et objectifs nationaux de sécurité	EC-1 Législation aéronautique de base EC-3 Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État
Gestion du risque pour la sécurité par l'État	EC-2 Règlements d'exploitation spécifiques EC-6 Obligations en matière de délivrance de licences, certificats, autorisations et approbations
Assurance de la sécurité par l'État	EC-7 Obligations de surveillance EC-8 Résolution des problèmes de sécurité
Promotion de la sécurité par l'État	EC-4 Qualifications et formation du personnel technique EC-5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

2.4 Examinons les éléments du cadre pour le PNS concernant la politique de sécurité. Le cadre pour le PNS indique les États devraient avoir une politique et des objectifs nationaux de sécurité qui comprennent la promulgation d'un cadre législatif sur la sécurité et la définition des responsabilités des États en matière de sécurité. Cette composante du PNS est en lien direct avec EC-1 et EC-2, qui se rapportent respectivement à la législation aéronautique de base et à l'obligation de l'État d'établir un système d'aviation civile et des fonctions de supervision de la sécurité.

2.5 Un autre exemple de communauté d'éléments entre le PNS et les éléments cruciaux de supervision est la composante de la gestion par l'État des risques pour la sécurité dans le PNS. Cette composante concerne l'élaboration de contrôles appropriés des risques et les instruments types de contrôle des risques d'un État, notamment ses règlements. Les règlements qui sont fondés sur des risques détectés indiquent aux fournisseurs de services les cibles précises à viser en matière de contrôle des risques. En conséquence, cette fonction est couverte de manière comparable dans EC-2.

2.6 Les exemples analysés ci-dessus montrent quelques-uns des points communs entre le PNS et les éléments cruciaux de supervision de la sécurité. En outre, la composante du PNS sur l'assurance de la sécurité par l'État comprend également une obligation de supervision de la sécurité (Élément 3.1). Cet élément du PNS exige d'un État qu'il établisse des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la supervision de la sécurité. Ainsi, sans alignement approprié, les États pourraient être amenés à croire qu'ils doivent respecter par deux fois des exigences similaires, une fois dans le cadre de la fonction de supervision relevant du PNS et de nouveau dans le cadre des huit éléments cruciaux de supervision de la sécurité.

2.7 En conclusion, il est impératif que l'élaboration plus avant de l'Annexe 19 veille à ce qu'il ne soit pas demandé aux États de satisfaire aux éléments du cadre pour le PNS et de nouveau en application des huit éléments cruciaux de supervision. En outre, l'OACI doit veiller à ce que cette annexe

soit élaborée d'une manière intégrée et circonstanciée, intégrant le PNS et la capacité de supervision de la sécurité de l'État, et à ce que les activités d'audit de l'Organisation tiennent compte de cette intégration.

3. ANALYSE – ACCEPTATION DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ÉTRANGERS

3.1 Aujourd'hui, les compagnies aériennes effectuent des vols dans le monde entier et elles ont formé des alliances internationales stratégiques. Elles passent des arrangements contractuels de services de maintenance avec des organisations en dehors de leur État de certification. En outre, les pièces et composantes d'aéronef sont fabriquées et vendues à travers la planète. Dans cette ère d'aviation globale, la coopération entre États est nécessaire afin d'assurer que les fournisseurs de services qu'ils supervisent contrôlent efficacement les risques. Il est particulièrement prudent d'éviter le fardeau associé à l'application de plusieurs SGS par les fournisseurs de services et les acceptations multiples des États.

3.2 Le respect d'exigences différentes de SGS de plusieurs États représenterait un fardeau significatif pour l'industrie de l'aviation car il faudrait maintenir des manuels et besoins en personnel multiples, passer par des certifications et inspections multiples de divers États dont les fournisseurs de produits/services utilisent les services. Non seulement le fardeau de l'industrie de l'aviation est-il onéreux, mais il peut aussi être demandé au personnel d'un fournisseur de produits/services d'utiliser différents processus en fonction de l'État. En conséquence, il n'est pas possible de s'en remettre à un seul ensemble de procédures normalisées d'exploitation, ce qui peut entraîner des problèmes de sécurité.

3.3 La capacité d'un État à accepter des SGS approuvés par une autre État devrait éliminer la nécessité de SGS multiples et réduire considérablement le nombre de certifications/validations et inspections. Certes, les normes de l'OACI mettent de l'avant des spécifications en matière de SGS, mais les performances de tout système ou processus organisationnel, dans la pratique, ne dépend pas seulement de spécifications, elles dépendent également de la manière dont ces spécifications sont mises en œuvre. L'acceptation se fonde sur la reconnaissance que les performances en matière de sécurité du SGS d'un fournisseur de services répondront et continueront de répondre aux attentes en matière de gestion des risques.

3.4 Afin que les États soient convaincus de l'équivalence des performances de sécurité des fournisseurs de produits et services dont les SGS ont été acceptés par un autre État, les deux États devront s'entendre sur les normes des SGS, les attentes en ce qui concerne la mise en œuvre finale, les processus d'acceptation des SGS, les stratégies de mesure des performances et les processus de supervision continue. L'assurance que ces processus sont appropriés et peuvent être performants devrait être abordée à travers la méthodologie de supervision intégrée qui combine l'USOAP, la MSC et le PNS.

3.5 La reconnaissance de l'acceptation du SGS d'un autre État et les évaluations des performances de sécurité passeront également par des preuves documentaires suffisantes des processus suivis et les autorisations consécutives de l'État qui les produit. Des éléments indicatifs efficaces seront également nécessaires pour appuyer un système de reconnaissance des SGS d'autres États. En outre, l'État d'origine doit satisfaire aux exigences de l'OACI en matière de SGS, exposées dans les normes et pratiques recommandées de l'Organisation.

3.6 En conclusion, reconnaissant que le SGS devient la norme en matière de sécurité dans le monde, les États ont tout intérêt à lancer le débat sur la manière sur la création de moyens pour harmoniser l'acceptation du SGS. Si les États exigent que les concepts de gestion de la sécurité de SGS et processus de supervision dissemblables soient similaires, cela risque de représenter un lourd fardeau pour

l'industrie ; suffisamment lourd pour détourner des ressources précieuses qui peuvent avoir une incidence sur les programmes cruciaux en matière de sécurité, au sein des États et de l'industrie. En même temps, les États chargés de la supervision des fournisseurs de produits/services ne peuvent pas abroger leurs responsabilités. En outre, il faut faire preuve de diligence si l'on veut que les États reconnaissent le SGS approuvé par d'autres États. En conséquence, l'équivalence, non seulement des exigences mais également des processus de mise en œuvre et de supervision, pourrait amener les États à faire confiance aux processus dans autres États et aux performances des fournisseurs de services de ces derniers.

4. CONCLUSION

4.1 En conclusion, les travaux d'achèvement de l'OACI de la première phase de la nouvelle Annexe 19 sur la gestion de la sécurité sont une réalisation significative et fournissent un excellent cadre aux États et à l'industrie qu'ils supervisent pour adopter des systèmes de gestion de la sécurité déterminants. Néanmoins, dans les phases ultérieures d'élaboration de l'Annexe 19, le SGS doit traiter des questions touchant la mise en œuvre de ces exigences afin d'assurer une approche harmonisée dans l'ensemble du système, de manière à ne pas nuire aux ressources pour la sécurité par des exigences qui se chevauchent. En conséquence, les États-Unis recommandent aux États et à l'OACI d'appuyer la poursuite des travaux du groupe d'experts et de centrer particulièrement les efforts sur les questions soulignées plus haut.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à vivement recommander que l'OACI et la communauté de l'aviation internationale continuent d'appuyer l'élaboration de l'Annexe 19 (Gestion de la sécurité) et veillent à ce que le programme national de sécurité (PNS) et les exigences concernant la capacité de supervision de la sécurité par l'État soient intégrées dans l'Annexe 19 et que le processus d'audits de l'OACI rende compte de cette intégration ;
- b) à recommander que l'OACI et la communauté de l'aviation internationale proposent un processus afin de faciliter l'acceptation des systèmes de gestion de la sécurité dans d'autres États.