



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 26 : Gestion de la sécurité et données de sécurité

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DE L'APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DU SGS

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ

La présente note décrit l'expérience acquise en ce qui concerne la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) au Venezuela pour que l'Assemblée de l'OACI puisse la comparer à celle d'autres États afin de faciliter ainsi la solution de problèmes probablement communs et la mise en œuvre des SGS dans le secteur de l'aéronautique dans les différentes régions du monde.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations figurant dans la présente note de travail ;
- b) à prier l'OACI d'adopter les mesures nécessaires pour :
 - 1) organiser des séminaires ou ateliers régionaux afin de consulter les États et de les aider à régler les difficultés rencontrées en matière de mise en œuvre du SGS dans le secteur de l'aviation civile et du PNS au plan national ;
 - 2) réviser et intégrer aux cours de l'OACI concernant le SGS des exercices sur la réalisation d'analyses des écarts, le Plan de mise en œuvre du SGS et les mécanismes de planification correspondants ;
 - 3) réviser et intégrer aux cours de l'OACI concernant le SGS des travaux pratiques d'élaboration d'indicateurs et de définition des objectifs en matière de sécurité ;
 - 4) créer, avec le soutien d'experts et de quelques États, un guide officiel OACI décrivant de façon détaillée les processus de mise en œuvre du SGS afin d'appuyer les activités réalisées par l'industrie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Doc. 9859 AN/460, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>

¹ Original : espagnol

1. INTRODUCTION

1.1 Les résultats donnés par le nouveau cadre de sécurité dépendent pour une large part de la possibilité de rassembler et de tenir à jour une série de données concernant les dangers et les risques liés à l'activité aéronautique dans chaque région ou État.

1.2 Il importe, pour rassembler ces données, de mettre en place un ensemble de structures, de procédures et de normes de nature à faciliter la mise en œuvre par l'État de procédures de gestion de la sécurité [programme national de sécurité (PNS)]. Ces informations revêtent en effet une importance capitale si l'on veut que chaque autorité de l'aviation civile identifie, dans le meilleur des cas, les dangers inhérents à son environnement, évalue des risques connexes et mette en œuvre les stratégies les mieux appropriées pour les atténuer.

1.3 Pour pouvoir rassembler efficacement et tenir à jour ces données, les prestataires de services doivent s'employer activement à mettre en œuvre comme il convient le système de gestion de la sécurité (SGS), faute de quoi il sera impossible d'assurer de façon dynamique et prévisible la gestion de la sécurité au niveau des États et des régions et en définitive du monde entier grâce aux bases de données que comportera le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS).

2. MISE EN ŒUVRE

2.1 L'introduction du SGS n'a pas été un processus homogène dans le secteur. La plupart des États ont structuré leurs PNS de manière à appuyer et superviser plus efficacement le secteur de l'aviation civile.

2.2 L'analyse des activités de mise en œuvre du SGS dans le cadre du PNS de la République bolivarienne du Venezuela ainsi que l'information en retour obtenue des professionnels responsables de la sécurité du secteur de l'aviation civile ont permis d'identifier certains éléments qui entravent la réalisation des objectifs de la mise en œuvre du SGS. Les informations recueillies proviennent de l'examen de 86 propositions de plans de mise en œuvre du SGS communiquées par les prestataires de services du secteur vénézuélien de l'aviation civile au cours du premier semestre de 2010. Les contraintes en question sont décrites ci-dessous.

2.2.1 *Réalisation et interprétation de l'analyse des écarts et élaboration du Plan de mise en œuvre.* Bien que les questions auxquelles il faut répondre aux fins de l'analyse des écarts soient claires pour ceux qui dominent le sujet, il n'est pas simple, pour beaucoup, d'y répondre correctement et d'interpréter comme il convient l'analyse des écarts et par conséquent de planifier les besoins, les activités, la programmation et les ressources pour chacune des phases de la mise en œuvre du SGS. Essentiellement, il faut avoir une parfaite compréhension du processus de mise en œuvre et du fonctionnement du SGS ainsi que certaines compétences en matière de planification des projets, profil qui n'est pas celui de toutes les entreprises aéronautiques étant donné la nouveauté du sujet et des aspects méthodologiques du SGS, en particulier dans la pratique, et les spécialisations requises en matière de planification des projets. Autrement dit, les organisations n'ont pas toutes, en raison de leurs dimensions, de leur complexité, du type de services qu'elles fournissent et des ressources dont elles disposent, le personnel qualifié nécessaire conjuguant des compétences en matière de gestion de la sécurité et de planification des projets. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que les experts du SGS pouvant fournir des conseils sont rares, ce qui ne fait qu'aggraver le problème. Il faut tenir compte en outre du fait que les grandes entreprises ayant plus de ressources et plus complexes qui pourraient avoir ce type de personnel ou pouvant le recruter ne représentent généralement pas la majorité par rapport à l'ensemble du secteur national. Il importe par conséquent de trouver le moyen d'aider les petites et moyennes entreprises

(y compris certaines grandes entreprises) dans leur travail de planification. L'État a un rôle déterminant à jouer dans la solution à ce problème.

2.2.2 Une autre des causes du problème peut être liée à l'absence d'expérience pratique concernant l'instrument suggéré par l'analyse des écarts de l'OACI lors des programmes de formation au SGS de l'Organisation. Étant donné les défaillances identifiées dans la planification des SGS, l'OACI devrait par conséquent fournir une aide plus soutenue, et en particulier :

- a) inclure parmi les objectifs spécifiques du programme de formation la réalisation pratique d'une analyse des écarts, comme c'est le cas du programme concernant le PNS.
- b) accroître le temps consacré à l'étude de la structure et du contenu du Plan type de mise en œuvre et aux aspects de sa planification.
- c) tenir compte de la nécessité d'élaborer dans les différentes langues, parmi les documents techniques officiels de l'OACI, un guide de procédure pour la mise en œuvre du SGS qui développe les informations figurant à l'Annexe 2 du Chapitre 10 du *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859), qui contiendrait des indications à l'intention des prestataires de service concernant l'élaboration d'un plan de mise en œuvre du SGS.

2.2.3 *Élaboration d'indicateurs, définition des objectifs et détermination des exigences en matière de risques de sécurité secondaires.* La cause de cette difficulté est peut-être imputable au fait que beaucoup d'organisations n'ont pas l'habitude d'enregistrer les données les plus importantes concernant la sécurité et d'identifier les indicateurs les plus représentatifs du niveau de sécurité de chaque organisation. Il s'est avéré plus difficile d'obtenir des indicateurs dans le cas des entreprises d'entretien aéronautique que pour tout autre type d'entreprises. En ce sens, tenir des statistiques concernant la sécurité est un travail nouveau pour certaines entreprises. Celles-ci doivent acquérir une plus grande expérience et, surtout, recevoir un appui didactique pour pouvoir identifier comme il convient la nature des données de sécurité, ce qui se traduira par une sélection correcte d'indicateurs et d'objectifs connexes et par conséquent par une évaluation appropriée du niveau de sécurité.

2.2.4 En conséquence, l'OACI devrait inclure parmi les objectifs spécifiques du programme de formation l'élaboration d'indicateurs et d'objectifs en matière de sécurité, comme c'est le cas pour le programme de formation au PNS.

3. CONCLUSIONS

- a) La mise en œuvre du SGS est une opération complexe qui exige un processus constant d'information en retour entre l'industrie et l'État. L'expérience acquise par le Venezuela en ce qui concerne l'appui à la mise en œuvre du SGS a permis d'identifier un certain nombre de difficultés liées à la réalisation et à une interprétation correcte de l'analyse des écarts et à l'élaboration du Plan de mise en œuvre ainsi qu'à l'identification d'indicateurs, d'objectifs et d'exigences de sécurité pour les risques secondaires.
- b) Il y a lieu de penser qu'un règlement partiel ou total de ces difficultés pourrait contribuer à faciliter la mise en œuvre du SGS, ce qui présentera des avantages incalculables pour la collecte et la mise à jour d'un ensemble de données sur la

sécurité permettant de gérer comme il convient les risques liés au secteur de l'aviation civile.

- c) Il faut, pour avoir une vue d'ensemble de l'avancement de la mise en œuvre du SGS et des PNS dans le monde, d'entreprendre un processus formel de collecte d'informations et d'échange de données d'expérience par le biais des différents bureaux régionaux de l'OACI afin de pouvoir établir un diagnostic de la situation actuelle et d'adopter les mesures pertinentes afin de résoudre les difficultés rencontrées.

— FIN —