



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 24 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

#### MODELE MONDIAL POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION DE LA SECURITE DE L'ATM

(Note présentée par les 41 États contractants<sup>2</sup>, membres de  
la Conférence européenne de l'aviation civile)

#### SOMMAIRE

Lorsqu'elle a examiné les questions de sécurité, la 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne (septembre 2003) a insisté (à plusieurs reprises) sur la nécessité d'adopter une approche plus structurée de la mise en oeuvre de la gestion de la sécurité (par ex., Recommandations 2/1 et 2/2 de l'ANConf/11).

Le présent document étudie différentes méthodologies de mise en oeuvre de la gestion de la sécurité de l'ATM, et suggère que l'OACI établisse un modèle mondial normalisé pour la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité de l'ATM. Il préconise également la création d'un groupe d'experts informel placé sous les auspices de l'OACI et chargé d'énoncer des recommandations, dans l'optique d'une harmonisation, à l'échelle mondiale, des dispositions de l'OACI afférentes à la gestion de la sécurité de l'ATM.

Le présent document a été élaboré et coordonné par EUROCONTROL.

Les mesures à prendre par l'Assemblée figurent au paragraphe 4.

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole, française et russe sont fournies par la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Allemagne\*, Arménie, Autriche\*, Azerbaïdjan, Belgique\*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre\*, Croatie, Danemark\*, Espagne\*, Estonie\*, Finlande\*, France\*, Grèce\*, Hongrie\*, Irlande\*, Islande, Italie\*, ancienne République yougoslave de Macédoine, Lettonie\*, Lituanie\*, Luxembourg\*, Malte\*, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas\*, Pologne\*, Portugal\*, République tchèque\*, Roumanie, Royaume-Uni\*, Serbie-Monténégro, Slovaquie\*, Slovénie\*, Suède\*, Suisse, Turquie et Ukraine.

\* Les États membres de l'Union européenne sont signalés par un astérisque dans la liste ci-dessus.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne (ANConf/11) a émis un certain nombre de recommandations concernant la sécurité de la gestion du trafic aérien (ATM) (par ex. : Recommandations 2/1 et 2/2). Ces recommandations invitaient l'OACI à étudier des mécanismes appropriés pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre qui permette une approche uniforme et systémique de la sécurité, et l'application de ce cadre à :

- a) l'harmonisation des dispositions relatives à l'évaluation et à la gestion de la sécurité dans les Annexes et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) applicables ; et
- b) l'harmonisation des méthodes d'évaluation de la sécurité dans le cadre de l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) en matière de sécurité.

1.2 L'ANConf/11 a également recommandé que les États soient encouragés à partager les informations qu'ils détiennent sur les accidents et incidents ATM.

1.3 Le nombre de vols devant plus ou moins doubler en Europe d'ici 2020, le taux d'accidents devra diminuer de moitié pour que le nombre actuel d'accidents n'augmente pas. L'objectif de sécurité poursuivi par la Stratégie ATM 2000+ d'EUROCONTROL consiste à « *améliorer les niveaux de sécurité de telle sorte que le **nombre des accidents imputables à l'ATM et des incidents graves ou dangereux n'augmente pas et, dans la mesure du possible, diminue*** ». En d'autres termes, il convient de prendre des mesures préventives pour renforcer la sécurité de l'ATM en Europe. L'activité correspondante est donc centrée sur le renforcement des systèmes de gestion de la sécurité.

1.4 Le présent document préconise que l'OACI envisage d'élaborer et d'adopter un modèle normalisé à l'échelle mondiale, sur lequel les États pourraient s'appuyer pour mettre en œuvre la gestion de la sécurité dans le domaine de l'ATM.

## 2. L'APPROCHE DE LA SECURITE DE L'ATM

2.1 Depuis le début des années 1990, la sécurité de l'ATM en Europe a été envisagée dans l'optique d'une supervision étroite de l'application de la réglementation, avec dissociation de la réglementation de la sécurité et de la gestion de la sécurité. La sécurité a également été intégrée dans un concept de porte à porte. Ce cadre dans lequel s'inscrit la sécurité de l'ATM offre aux États européens la base sur laquelle développer leurs propres systèmes de sécurité de l'ATM selon un format commun. EUROCONTROL a élaboré des Exigences réglementaires de sécurité (ESARR) qui imposent aux États de prendre certaines mesures pour que les systèmes de sécurité soient développés de manière contrôlée, conformément à une référence commune, et qu'ils servent de socle à une supervision du système ATM. Les ESARR complètent les dispositions de l'OACI et vont fréquemment au-delà. Elles étayent l'élaboration du cadre de sécurité de l'ATM européen et sont utilisées par la Commission européenne comme base de la législation communautaire. La supervision de la sécurité de l'ATM, telle que l'envisage EUROCONTROL, fait l'objet d'un document distinct (A35 WP/xx), à l'appui du point 16 de l'ordre du jour.

## 2.2 **État d'avancement des travaux relatifs à la sécurité de l'ATM**

### *Europe*

2.2.1 Il ressort d'une vaste étude entreprise en 2003 à l'échelle de la CEAC que le degré de maturité des cadres de sécurité est inégal, et qu'il y a lieu d'améliorer le leadership et la détermination en matière de mise en oeuvre des systèmes de sécurité. EUROCONTROL a approuvé un Plan d'action stratégique européen pour le renforcement de la sécurité (SSAP) qui définit les mesures les plus prioritaires (ressources, notification, pistes, règlements, R&D et questions techniques) à prendre pour renforcer la sécurité de l'ATM. Ce plan établit les priorités, fixe les échéances de mise en oeuvre et précise les attributions et les responsabilités des partenaires. L'une de ses exigences essentielles et bien connue est l'instauration d'une culture non punitive de la sécurité.

2.2.2 Un programme de mise en oeuvre spécifique a été lancé afin de rehausser le niveau global de maturité du cadre sécuritaire de l'ATM à un niveau minimum commun d'ici le début de 2006. Dans le même temps, en collaboration avec la Commission européenne et les États, EUROCONTROL traite de questions de sécurité plus larges, telles que la notification des incidents et la diffusion des informations relatives aux risques sécuritaires de l'ATM.

### *OACI*

2.2.3 Outre les normes intégrées dans l'Annexe 11, l'OACI élabore des éléments d'orientation sous la forme d'un manuel de gestion de la sécurité à l'intention des services de la circulation aérienne. Un programme d'ateliers régionaux a été mis en place pour promouvoir la sensibilisation à ces questions.

2.2.4 Il en va de même dans le domaine des aéroports, où des éléments d'orientation applicables à la gestion de la sécurité des pistes et un manuel de gestion de la sécurité à l'intention des aéroports sont en cours d'élaboration.

2.2.5 EUROCONTROL coopère avec l'OACI dans le cadre de ces activités.

## 3. **PROCHAINES ETAPES**

3.1 Une approche formelle de la sécurité de l'ATM fait actuellement l'objet d'une campagne de promotion en Europe, en ce qui concerne tant la réglementation que la gestion de la sécurité. Cependant, des groupes informels ont été invités à soumettre des idées et il est apparu que ce mode de travail avait efficacement conduit à des propositions formelles. Des modalités particulières ont été mises en place dans l'optique d'une harmonisation des principes et méthodes de gestion de la sécurité, qui seront mis en oeuvre dans les États.

3.2 L'approche retenue a permis de formuler et mettre en oeuvre de nouvelles idées. En particulier, le Plan d'action stratégique européen pour la sécurité a été élaboré de cette façon et se traduit déjà par des améliorations de la sécurité de l'ATM. On estime que cette approche offrira des avantages dans un contexte mondial, comme elle l'a déjà fait dans le domaine de la sécurité sur les pistes où une approche informelle similaire s'est révélée bénéfique.

3.3 En complément du travail déjà entrepris par l'OACI, il est proposé que l'OACI développe et adopte un modèle normalisé de gestion de la sécurité dont les États se serviraient pour mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité de l'ATM. Cette mesure jetterait les bases de l'harmonisation des systèmes de gestion de la sécurité à l'échelle mondiale.

3.4 Il est proposé que l'élaboration de recommandations relatives à l'harmonisation mondiale de la gestion de la sécurité de l'ATM soit confiée à un groupe spécialisé informel composé de représentants des organisations internationales et des États intéressés. Les participants à ce groupe pourraient faire des suggestions de manière informelle, puis proposer des recommandations concrètes à l'OACI sur la meilleure façon d'harmoniser les systèmes de gestion de la sécurité de l'ATM à l'échelle mondiale. La nécessité de formaliser les modalités ainsi proposées pourrait être évaluée ultérieurement par l'OACI, selon les besoins.

#### 4. **MESURES A PRENDRE PAR L'ASSEMBLEE**

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI d'élaborer et d'adopter un modèle mondial normalisé, dont les États pourraient se servir pour mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité de l'ATM, en complément des travaux déjà engagés ;
- b) inviter l'OACI à réunir un groupe spécialisé informel, composé de représentants des organisations internationales et des États intéressés, qui ferait des recommandations dans l'optique d'une harmonisation mondiale de la mise en œuvre des dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité de l'ATM.

— FIN —