



ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation — Surveillance et analyse

DÉFINITION DES MESURES À PRENDRE PAR LES ÉTATS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE  
L'ANNEXE 19

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note expose les préoccupations de la République dominicaine à propos du processus que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) demande aux États de suivre pour la première phase de la mise en œuvre de l'Annexe 19. Cette première phase prévoit la consolidation des SARP relatives à la gestion de la sécurité. Une clarification appropriée sur ce point éviterait aux États de devoir consacrer des efforts et des ressources à la prise de décisions sur la méthode de mise en œuvre de la nouvelle Annexe 19.

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

- a) à analyser les renseignements contenus dans la présente note ;
- b) à appuyer l'un des processus proposés au point 3.1 de la note ;
- c) à demander qu'un guide d'orientation soit rédigé pour faciliter la mise en œuvre de l'Annexe 19.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique de la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	* Doc 9935, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité</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 Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i>  * Références principales

<sup>1</sup> La version espagnole a été fournie par la République dominicaine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Pour commencer, nous voudrions féliciter le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) pour l'excellent travail accompli qui, par l'entremise de la Commission de navigation aérienne, a soumis l'Annexe 19 pour adoption par le Conseil. Sans l'ombre d'un doute, cette Annexe reflète fidèlement l'esprit de la Conclusion 2/5 et la Recommandation 2/5 de la Conférence de haut niveau sur la sécurité qui s'est tenue en 2010 (HLSC/2010).

1.2 Le Groupe d'experts a reçu le mandat de consolider les dispositions existantes sur les responsabilités fonctionnelles et les processus de gestion de la sécurité à partir des normes relatives à la gestion de la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes. Il a également reçu le mandat de préparer de nouvelles dispositions jugées nécessaires pour faciliter la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants et les fournisseurs de service.

1.3 La Commission de navigation aérienne a recommandé un processus en deux phases. La première phase serait limitée à la consolidation et à la réorganisation des normes et pratiques recommandées (SARP) et du matériel d'orientation connexe. Lors de la seconde phase, les dispositions en matière de gestion de la sécurité devraient être révisées pour déterminer s'il y avait lieu de les adapter.

1.4 Au cours de la phase de consultation, tel que définie au paragraphe 3.2.2 de C-WP/13935 et présentée au Conseil par la Commission de navigation aérienne à propos de la lettre d'État AN 8/3-12/42, divers États ont recommandé que la publication de l'Annexe 19 s'accompagne d'un plan de mise en œuvre progressive destiné à faciliter l'interprétation et l'application de l'Annexe. À ce jour, nous n'avons pas été informés du degré d'avancement du projet de guide à cet effet.

## 2. ANALYSE

2.1 Considérant que la décision d'adopter l'Annexe 19 a pour principal objectif la consolidation des SARP relatives à la gestion de la sécurité, comme première phase, on pouvait présumer que l'OACI attendrait que les États prennent des mesures pour modifier leurs réglementations nationales respectives et pour lancer un processus de consolidation de leurs règlements relatifs à la gestion de la sécurité.

2.2 Par ailleurs, si nous considérons que la première phase porte exclusivement sur la consolidation des SARP, les États qui ont déjà inclus les normes et pratiques recommandées constituant la nouvelle Annexe à la suite du processus de consolidation, n'auraient aucunement à modifier ou à amender leurs réglementations respectives. La seule tâche restante serait pour eux de remplir la liste de conformité pour cette Annexe, lorsqu'elle sera disponible.

2.3 Les processus présentés aux points 2.1 et 2.2 ci-dessus sont différents et ont des implications très différentes lorsqu'on passe à la mise en œuvre pratique. En effet, dans le premier cas (2.1), il s'agit d'amender la réglementation nationale et d'en créer une nouvelle. Cela signifie que, dès le début, les exploitants aériens devront modifier leurs manuels et les lettres de conformité qu'ils auront à soumettre au cours de la seconde phase du processus de certification pour obtenir leur permis d'exploitation aérienne (AOC), comme le prévoit la Partie III du Doc 8335, *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* dans le paragraphe 1.4 « Phase de présentation de la demande officielle », en vue de se conformer au point 1.5, « Phase d'évaluation des documents ».

2.4 Au contraire, avec le second processus (2.2), rien de tout cela ne serait nécessaire au cours de la première phase pour les États qui ont déjà inclus ces exigences dans leurs réglementations nationales existantes, ni, à fortiori, pour leurs exploitants.

2.5 Un autre facteur important qui nous a amené à présenter cette note de travail est le fait que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) impose aux États qui possèdent des systèmes de supervision de la sécurité à maturité, de s'engager dans la mise en œuvre complète de leur PNS. De plus, nous sommes conscients que l'OACI utilisera un indicateur de mise en œuvre effective (EI) de 60 % ou plus comme paramètre de surveillance de la mise en œuvre, ce qui est en fait le cas pour notre État. Finalement, compte tenu du fait qu'il y a actuellement une révision en cours pour modifier les questionnaires sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ) et les questions du protocole (PQ), et que du matériel d'orientation détaillé est en cours d'élaboration pour le programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), nous sommes d'avis qu'aujourd'hui est le moment le plus propice pour exprimer nos préoccupations, soumettre nos propositions et demander que les décisions adoptées soit incluses dans ces guides.

2.6 Il est clair que les deux marches à suivre proposées peuvent être considérées comme appropriées, mais nous souhaiterions être certains que ce choix ne sera pas discrétionnaire lorsqu'il s'agira de décider si l'une ou l'autre formule est acceptable au cours du processus d'audit.

### 3. MESURES SUGGEREES

3.1 L'Assemblée est priée d'approuver ou d'adopter l'une des formules suivantes sur la marche à suivre par les membres pour le processus de mise en œuvre de l'Annexe 19 :

- a) reconnaître que si les États ont déjà incorporé dans leurs réglementations nationales les SARP relatives à la gestion de la sécurité contenues dans l'Annexe 19, et que cela peut être vérifié au moyen de la liste de conformité de ladite Annexe, cela pourra être accepté comme une mise en œuvre de l'Annexe 19 ;
- b) décider que les États devraient incorporer dans leurs réglementations nationales les SARP relatives à la gestion de la sécurité, en vue de créer une nouvelle réglementation intégrant les SARP de l'Annexe 19 ;
- c) préciser que les deux options sont considérées comme acceptables et que, dans ces conditions, elles soient incluses dans les guides d'orientation à l'usage des auditeurs du programme USOAP.