



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE
QUATORZIEME REUNION (APIRG/14)
(Yaoundé, Cameroun, 23-27 juin 2003)**

Point 4 de l'ordre du jour : Questions de navigation aérienne

4.8.4 : Introduction du système de gestion de la sécurité et du système de gestion de la qualité

(Note présentée par le Cameroun)

SOMMAIRE

La présente note traite de la nécessité d'introduire un système de gestion de la sécurité (SMS) et un système de gestion de la qualité intégrale (TQM) dans les plans et procédures AFI. Cette note est étayée d'un exposé des éléments d'un SMS, son lien avec le TQM et les outils servant à élaborer un protocole SMS/TQM effectif.

La suite à donner par l'APIRG est suggérée au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de l'Article 28 de la Convention de Chicago, il appartient à chaque Etat contractant de fournir les installations et services sur son territoire. Le Conseil de l'OACI a également recommandé que ces installations et services incluent ceux énoncés dans les Plans de navigation aérienne.

1.2 La 32^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI a demandé au Conseil d'établir le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) couvrant les Normes et Pratiques recommandées liées à la sécurité des Annexes 1, 6 et 8. La 33^{ème} session de l'Assemblée a décidé que le programme d'audit précité se poursuivra et sera élargi à l'Annexe 2 – Services de circulation aérienne et à l'Annexe 14 – Aéroports et ce, à compter de 2004. Par ailleurs, lors de la 168^{ème} session, le Conseil est convenu d'élargir le programme universel d'audits de supervision de la sécurité pour y inclure intégralement l'Annexe 13, à compter de 2004.

1.3 Conformément à l'Annexe 6, Partie 13.2 et aux éléments indicatifs pertinents, en particulier le Doc. OACI 9422-Manuel de prévention des accidents, le besoin d'un système de gestion de la sécurité est clairement réprimé dans le cadre d'audits de l'exploitation aérienne et de la certification des aéronefs.

1.4 Le principe de disposer d'un système de gestion de la sécurité est l'œuvre du Conseil aux termes de l'Amendement 41 à l'Annexe 11 – Services de circulation aérienne, qui est entré en vigueur le 1^{er} novembre 2001. Cet Amendement 41 a introduit une exigence pour les prestataires des services ATS et les responsables de la réglementation, à savoir d'élaborer des programmes formels de gestion de la sécurité et aux termes de l'Annexe 14 - Aéroports, le Conseil a élargi une exigence analogue. Il est exigé que les aéroports certifiés aient un système de gestion de la sécurité en place pour

permettre aux exploitants d'adopter une approche organisée et ordonnée dans la gestion de la sécurité aux aéroports de la région.

2. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

2.1 Reconnaissant l'objection fondamentale de l'OACI, en particulier l'Article 44 qui énonce notamment la nécessité de promouvoir la sécurité des vols dans le domaine de l'aviation civile internationale et les objectifs de l'APIRG consistants à identifier les problèmes spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne et à proposer, de la manière indiquée, toutes actions tendant à résoudre ces problèmes.

2.2 Par conséquent, au nombre de ces tâches, l'APIRG est appelé à suivre tout fait nouveau dans le domaine de la navigation aérienne et lorsque cela affecte la Région AFI, le Groupe se doit de formuler des propositions pour tenir compte de ce développement à temps et de façon évolutive (Manuel des procédures d'APIRG, première Partie, page 9).

2.3 L'expérience acquise jusqu'à présent par l'OACI au titre du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité révèle un besoin fort d'une approche systématique à l'audit des dispositions et procédures sur les infrastructures, de la navigation aérienne, notamment la nécessité d'avoir une nouvelle exigence pour ce qui est du système de gestion de la sécurité.

2.4 Le Plan de navigation aérienne s'est surtout intéressé aux aéroports, à la gestion du trafic aérien, aux recherches et sauvetage, aux communications, à la navigation et surveillance, à la météorologie, à l'information aéronautique et à l'harmonisation des cartes aéronautiques. Le processus de planification d'APIRG ne prévoit pas, pour l'instant de procédure destinée à garantir la gestion de sécurité et de la qualité au niveau des installations et services fournis.

3. SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE INTEGRALE

3.1 Le 23 juin 1998, le Conseil a approuvé une méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne au regard du Plan de navigation aérienne (AN-WP/7652). Le besoin de cette méthodologie démontre que des améliorations s'imposaient dans les domaines ci-après : a) collecte des informations ; b) évaluation de la sécurité des problèmes signalés ; c) identification des mesures correctives idoines aux plans technique, opérationnel, financier et d'organisation à court et à long terme et d) le mode de compte rendu utilisé dans les rapports des groupes de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG).

3.2 Cette méthodologie uniforme énonce des critères préliminaires pour la mise en place d'un système de gestion de la qualité dans le cadre des plans AFI. Ces critères gagneraient à être élargis en y ajoutant la norme de la performance et les mesures de qualité.

3.3 L'Article 15 de la Convention autorise les Etats à imposer une redevance sur les aéroports et les services de navigation aérienne et dans la déclaration du Conseil aux Etats sur cette question, (Doc. 9082, les principes énoncés au Doc. 9082 font état de la nécessité de lier le recouvrement des coûts à la qualité des installations et services.

4. CONCLUSION

4.1 Les nouvelles Normes et Pratiques recommandées de l'OACI ont créé la nécessité de disposer d'un système de gestion de la sécurité dans le cadre de la fourniture des installations et services. L'APIRG se doit d'élaborer une méthodologie visant à intégrer les plans AFI sur la base de l'expérience acquise avec le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et des nouvelles dispositions de l'Annexe 11, 14 et 13 ainsi que la directive contenue dans le document AN-WP/7652.

4.2 Cela entraîne l'élaboration de processus générique pouvant faciliter l'introduction du système de gestion de la sécurité (SMS) et du système de gestion de la qualité intégrale (TQM) dans les plans AFI et permettre aux Etats de suivre ce processus. Le processus générique devrait être dicté par le besoin d'un TQM en regard à la sécurité, aux retards observés au niveau du système et les critères de performance des coûts, sans oublier la certification éventuelle par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) des processus homologués.

5. SUITE A DONNER PAR L'APIRG

- La 14^{ème} réunion d'APIRG est invitée à prendre acte de la teneur de la présente note et de l'exposé technique sur le système de gestion de la sécurité (SMS) et le système de gestion de la qualité intégrale (TQM) ;
- à autoriser la création d'un Sous-groupe sur l'application du SMS/TQM aux plans AFI.
- à approuver la création et désigner les membres d'une Equipe de travail chargée d'élaborer le mandat du Sous-groupe du système de gestion de la sécurité (SMS) et de la qualité intégrale (TQM) visé ci-dessus.

6. APPENDICE : Exposé

- SMS
 - TQM
-