

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

ÉLABORATION DE CRITÈRES POUR DÉFINIR L'APPLICABILITÉ DES SGS

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans un environnement réglementaire fondé sur les performances, il est attendu que le lien entre l'Administration de l'aviation civile (AAC) et ses entités réglementées se développe sous forme de partenariat aux objectifs de sécurité partagés. Il s'agit d'un processus évolutif qui peut se développer à mesure que la collaboration entre un segment particulier et les réglementeurs gagne en maturité. Le système de gestion de la sécurité (SGS) est une étape importante de ce processus évolutif. La présente note de travail propose que l'OACI élabore des critères permettant d'examiner et de définir à quel moment il convient de passer, dans un segment particulier de l'aviation, d'un cadre réglementaire normatif à un cadre fondé sur les performances, et d'exiger en conséquence la mise en place d'un SGS dans le segment en question.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner le besoin de définir les critères à utiliser par l'OACI pour statuer sur l'applicabilité de SGS obligatoires dans différents segments de l'industrie de l'aviation, en tenant compte des avantages pour la sécurité et des efforts à déployer par l'industrie pour la mise en œuvre et par les États pour la supervision.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours du siècle dernier, l'aviation est devenue l'un des moyens de transport les plus sûrs au monde. Cette excellente performance est largement imputable au cadre réglementaire de l'industrie, qui a fourni des normes de base commune grâce auxquelles les leçons tirées des accidents ont rapidement pu être mises en pratique, éliminant efficacement les menaces nouvellement constatées dans les opérations courantes.

1.2 La plupart des risques fondés sur une même cause ayant été atténués grâce à des mesures liées à la définition de règles directement applicables, de nouveaux facteurs de risque ont commencé à émerger. Il s'agissait principalement de questions moins concrètes liées aux facteurs humains, comme la culture organisationnelle, qui ont poussé les organismes de réglementation à passer d'un cadre réglementaire normatif excessivement détaillé à une approche de plus haut niveau fondée sur les performances et axée sur les processus. Cette dernière repose principalement sur l'hypothèse que l'industrie est mieux placée pour s'occuper de façon efficace et efficiente de ces questions spécifiques et que les règlements devraient mettre l'accent sur ce qui doit être accompli et non sur la façon de le faire.

2. ANALYSE

2.1 Dans un environnement réglementaire fondé sur les performances, il est attendu que le lien entre l'AAC et les entités réglementées se développe sous forme de partenariat aux objectifs de sécurité partagés, ce qui permet d'éviter que des mesures punitives n'entravent l'échange d'informations importantes sur la sécurité.

2.2 Toutefois, cette approche n'est avantageuse que lorsque l'industrie est suffisamment mûre pour assumer les responsabilités qu'imposent ces changements. Il est essentiel que le fardeau de l'industrie soit adéquatement pris en considération avant de modifier le cadre réglementaire d'un segment en particulier. La charge administrative de la mise en œuvre de systèmes de gestion est moins importante que le besoin de gagner en maturité pour que l'industrie puisse prendre des décisions structurées sur la façon de se conformer à ces nouvelles normes de manière rentable et efficace afin de faire face aux risques qui y sont associés.

2.3 Consciente des avantages de cette approche, l'OACI l'a adoptée en 2001, et a demandé aux États d'exiger la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans différents secteurs de l'industrie.

2.4 La détermination des segments de l'industrie où les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI exigeraient la mise en œuvre de SGS a évolué naturellement à mesure que ces Annexes ont été amendées pour inclure les dispositions prises jusqu'à ce qu'elles soient regroupées dans l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*.

2.5 Les fournisseurs de services qui sont actuellement tenus aux termes de l'Annexe 19 de mettre en œuvre un SGS sont :

- a) les organismes de formation agréés, conformément à l'Annexe 1, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'exploitation d'aéronefs durant la prestation de leurs services ;

- b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer des vols de transport aérien commercial international, conformément à l'Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II, respectivement ;

Note. — Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, section 8.7, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, § 8.1.2, ou Partie 3, Section II, § 6.1.2, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

- c) les organismes de maintenance agréés assurant des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères effectuant des vols de transport aérien commercial international, conformément à l'Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II, respectivement ;
- d) les organisations chargées de la conception de type ou de la fabrication d'aéronefs, conformément à l'Annexe 8 ;
- e) les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS), conformément à l'Annexe 11 ;

Note. — Les services AIS, CNS, MET ou SAR fournis sous l'autorité d'un fournisseur de services ATS sont inclus dans le champ d'application du SGS du fournisseur ATS. Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un fournisseur de services ATS, les services qui relèvent de l'autorité du fournisseur de services ATS, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitation, sont inclus dans le champ d'application du SGS du fournisseur ATS.

- f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément à l'Annexe 14.

2.6 Compte tenu de l'approche évolutive suivie jusqu'à présent pour élaborer les SARP sur les SGS et le fardeau que les fonctions de surveillance imposent aux États, il serait avantageux, pour les États qui élaborent actuellement leur feuille de route sur la mise en œuvre d'un SGS, de pouvoir compter sur des critères plus précis d'évaluation de l'applicabilité de SGS obligatoires à des segments particuliers de l'industrie de l'aviation.

2.7 On trouve des exemples d'approches permettant de déterminer une telle applicabilité dans la littérature sur la théorie réglementaire. De façon plus générale, la sécurité est sujette à la réglementation sociale. À l'origine de la définition des stratégies réglementaires visant un problème donné se trouvent donc principalement des effets externes et de l'information asymétrique. Lorsqu'il évalue l'applicabilité des règlements fondés sur les performances, John McCormick, de la CASA (Australie), propose d'adopter des critères fondés sur la recherche du professeur John Braithwaite, de l'Australian National University :

- a) la nature et la complexité de l'activité, et le résultat ;
- b) la stabilité (ou l'instabilité) de l'environnement opérationnel ;

- c) la volonté et la capacité de l'organisation réglementée d'assumer les responsabilités découlant de sa conduite en faisant preuve d'un bon jugement et avec l'expertise nécessaire ;
- d) la volonté et la capacité du réglementeur de faire preuve d'une expertise et d'un jugement correspondants ;
- e) un degré de confiance suffisamment élevé entre le réglementeur et l'organisation réglementée.

2.8 D'autres critères pourraient être étudiés et établis par les groupes d'experts appropriés tels que le Groupe d'experts en gestion de la sécurité, s'il est institué par l'OACI.

2.9 Compte tenu du besoin susmentionné d'un niveau de maturité quelque peu plus élevé au sein des organisations pour qu'un SGS puisse être efficacement mis en œuvre, il est entendu que de nombreuses organisations appartenant à des segments dont l'OACI n'exige pas un SGS mais qui ne satisfont pas à ces critères pourraient tout de même grandement tirer parti d'une mise en œuvre volontaire.

3. CONCLUSIONS

3.1 Considérant ce qui a été présenté dans la présente note de travail, il est entendu que la définition de critères techniques à adopter par l'OACI pour déterminer l'applicabilité de SGS obligatoires à différents segments de l'industrie contribuerait grandement à la structuration d'une approche plus systémique de la mise en œuvre des SGS, du point de vue de l'OACI, étant donné qu'elle exige des États une supervision qui s'étend à de nouveaux segments de l'aviation. De plus, la définition de tels critères aiderait les États à structurer leurs feuilles de route à long terme et à établir la structure de supervision nécessaire pour appuyer la mise en œuvre des SGS.