



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.2

**MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA
SÉCURITÉ (SGS) DANS LES ÉTATS**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite de l'importance des SGS comme moyen d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale à un moment où l'industrie connaît une expansion rapide et où les ressources des autorités de supervision sont limitées. L'analyse est présentée dans le contexte des activités de l'OACI pour appuyer la mise en œuvre dans les États de SGS communs à tous les domaines liés à la sécurité et elle traite aussi de la nécessité que les États s'engagent à coopérer avec l'OACI dans la mise en œuvre des SGS.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 La conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) continue d'être une pierre angulaire de la sécurité de l'aviation civile internationale. Toutefois, en raison de l'expansion rapide de l'industrie et de la limitation des ressources des autorités de supervision, il est de plus en plus difficile de soutenir une gestion de la sécurité fondée uniquement sur le respect de règlements. Il est indispensable de compléter ce mode de gestion par une approche axée sur les performances.

1.2 La gestion de la sécurité axée sur les performances peut être présentée comme un processus en trois étapes. À la première étape, les autorités de supervision s'entendent avec les exploitants/fournisseurs de services sur les performances de sécurité qu'ils devraient obtenir dans l'exécution de leurs fonctions essentielles. Ces performances sont généralement exprimées par des paramètres comportant des indicateurs et des objectifs de sécurité. À la deuxième étape, les autorités de

supervision s'entendent avec les exploitants/fournisseurs de services sur les exigences de sécurité nécessaires pour obtenir les performances de sécurité convenues à la première étape. Les exigences de sécurité visent en général l'ensemble des outils et des moyens (programmes, systèmes, procédures, technologie, etc.) à la disposition des exploitants/fournisseurs de services. À la troisième et dernière étape, les autorités de supervision vérifient si les performances de sécurité convenues ont été réalisées ou non et les exploitants/fournisseurs de services corrigent les écarts constatés.

1.3 Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) sont le meilleur exemple d'une gestion de la sécurité axée sur les performances, et la maturité du concept de SGS en permet l'application à l'échelle mondiale.

2. LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

2.1 La gestion efficace et effective d'une organisation aéronautique quelle qu'elle soit, indépendamment de la nature de ses fonctions ou de sa taille, nécessite la gestion des processus administratifs de base et traditionnels, notamment le financement, l'établissement de budgets, la communication et l'attribution des ressources. Ces dernières années, la gestion de la sécurité s'est ajoutée à la liste de ces processus. Elle devrait maintenant faire partie de l'exploitation d'une organisation aéronautique au même titre que les autres processus administratifs traditionnels. Le terme **gestion de la sécurité** exprime l'idée qu'il s'agit d'un processus administratif qui doit être abordé sur le même plan et dans le même esprit que tout autre processus administratif.

2.2 Certaines initiatives de gestion de la sécurité ne sont mises en train que lorsqu'un événement déclencheur, tel qu'un accident, un incident ou un événement à signaler, met en lumière des préoccupations en matière de sécurité. C'est pourquoi ces initiatives sont considérées comme étant réactives et dictées par ce qui s'est produit. Il faut qu'il se produise un événement pour qu'une réaction ait lieu et déclenche le processus de gestion de la sécurité. Dans de tels cas, la responsabilité de surveiller ce qui se produit et les mesures correctives prises pour répondre aux préoccupations de sécurité qui sont à l'origine de l'événement peut être divisée entre les divers secteurs intéressés de l'organisation (exploitation, entretien, aire de trafic, cabine, etc). Par ailleurs, il est possible que les lignes de responsabilité en ce qui concerne la surveillance de la sécurité et les mesures à prendre ne soient pas toujours clairement définies et, lorsqu'elles le sont, la responsabilité en matière de sécurité ne dépasse généralement pas le niveau des cadres intermédiaires.

2.3 Les SGS, par contre, prévoient la collecte et l'analyse continues et systématiques des données sur la sécurité lors des activités qu'une organisation doit accomplir chaque jour dans l'exécution de ses fonctions essentielles, en plus de réagir à des données sur les événements qui se produisent. C'est pourquoi les SGS peuvent être considérés comme étant proactifs et axés sur les processus. Ils recueillent et analysent continuellement d'importants volumes de données qui servent de fondement à la définition des activités et à l'attribution des ressources pour répondre proactivement aux préoccupations de sécurité. Le terme **système** exprime la notion d'un ensemble intégré de processus visant la gestion de la sécurité qui n'est pas limité aux sphères de compétence des différents services et qui, de ce fait, répond aux préoccupations de sécurité dans une perspective large et intégrée.

2.4 Ainsi, un SGS représente une gestion systémique de la sécurité qui englobe la structure organisationnelle, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires. Afin de renforcer la notion que la gestion de la sécurité est un processus administratif de gestion, les dispositions relatives aux SGS spécifient qu'une organisation doit établir des lignes de responsabilité en matière de sécurité tant dans l'ensemble de l'organisation qu'au niveau des cadres supérieurs.

3. ACTIVITÉS DE L'OACI

3.1 Au nombre des objectifs stratégiques de l'OACI pour 2005-2010, on compte l'Objectif stratégique A : Sécurité — *Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale* et son Activité clé A8 : Appuyer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité communs à tous les domaines liés à la sécurité dans tous les États.

3.2 Les travaux concernant l'Activité clé A8 ont déjà débuté avec une proposition visant à harmoniser les dispositions relatives à la gestion de la sécurité figurant dans les Annexes 6 (*Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions*, et 3^e Partie — *Vols internationaux d'hélicoptères*), 11 (*Services de la circulation aérienne*) et 14 (*Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*). Le *Manuel OACI de gestion de la sécurité* (Doc 9859) contient des éléments indicatifs essentiels visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions harmonisées relatives à la gestion de la sécurité figurant dans les trois Annexes. Ce manuel est une source unifiée d'informations sur la gestion de la sécurité. Il comprend une section sur les concepts généraux de gestion de la sécurité applicables à l'ensemble des activités aéronautiques et des sections sur des activités déterminées (exploitants, organismes de maintenance, fournisseurs de services de la circulation aérienne et exploitants d'aérodromes). Le Doc 9859 est disponible (en anglais seulement) sur l'ICAO-NET (<http://www.icao.int/icaonet>).

3.3 Les tâches cruciales indiquées ci-après seront réalisées au cours des deux prochaines années, dans la foulée des travaux qui s'appuient sur les dispositions harmonisées et le Doc 9859 (voir paragraphe 3.2) :

- a) analyse de toutes les Annexes afin d'évaluer s'il est réalisable d'élaborer des SARP pour appuyer une approche réglementaire, orientée vers les performances, de la gestion de la sécurité dans les États ;
- b) élaboration d'un règlement type pour appuyer une approche réglementaire, fondée sur les performances, de la gestion de la sécurité dans les États ;
- c) élaboration d'éléments indicatifs concernant l'intégration de programmes de gestion de la sécurité par les autorités nationales de supervision, ainsi que l'application de systèmes et pratiques de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques ;
- d) élaboration et conduite d'un programme de sept cours de formation, un dans chaque bureau régional de l'OACI, pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions harmonisées indiquées au paragraphe 3.2.

Ces tâches complèteront la première phase de la mise en œuvre de l'Activité clé A8, prévue pour coïncider avec la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI, en septembre 2007.

3.4 Le programme de cours de formation mentionné à l'alinéa d) du paragraphe 3.3 prévoit trois cours en 2006 et quatre en 2007. Ces cours seront fondés sur les dispositions harmonisées relatives à la gestion de la sécurité et sur le Doc 9859. Ils ont pour objectif de développer les connaissances et la compréhension qu'ont les participants des concepts de gestion de la sécurité et des conditions requises des exploitants, des organismes de maintenance, des fournisseurs de services de la circulation aérienne et des exploitants d'aérodrome ainsi que de donner les moyens d'aider à la mise en œuvre des SARP sur la gestion de la sécurité.

3.5 Les cours s'adressent aux représentants des autorités de l'aviation civile qui ont des responsabilités dans la mise en œuvre des programmes de sécurité et la supervision ou la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, dans les domaines de l'exploitation aérienne, des services de la circulation aérienne et des aéroports. Étant donné que les participants qui terminent ces cours devraient en principe diriger la mise en œuvre des SGS dans leur État, la formation comprendra un examen final, qui sera évalué comme réussite ou échec.

3.6 De plus amples renseignements sur les cours seront communiqués aux États en temps opportun. À court terme, le succès du programme de formation passe par la coopération des États, qui peuvent choisir de parrainer l'un des sept cours de formation ou de fournir des experts en gestion de la sécurité pour compléter les équipes de l'OACI chargées de présenter les cours.

3.7 Les besoins mondiaux en formation pour la mise en place de la gestion de la sécurité allant bien au-delà des cours prévus par l'OACI, l'Organisation est en train d'élaborer un cours de « formation des formateurs » visant à uniformiser la présentation de la formation par des experts en gestion de la sécurité venant d'États qui souhaitent coopérer avec l'OACI dans cette tâche cruciale. L'OACI encourage aussi les États à prendre part à des ententes de coopération bilatérale ou multilatérale à ce sujet.

4. TRAVAUX FUTURS

4.1 Seules les grandes lignes des travaux ultérieurs à la première phase peuvent être évoquées à l'heure actuelle puisque la nécessité et l'orientation des activités de suivi seront dictées, dans une large mesure, par l'expérience acquise au cours des deux premières années de mise en œuvre. Voici ce qui est envisagé :

- a) le perfectionnement de coordonnateurs et de facilitateurs qui poursuivront les activités relatives à la gestion de la sécurité, notamment la formation en gestion de la sécurité, sur une base régionale ;
- b) la mise en place dans les États de systèmes de collecte et d'analyse de données sur la sécurité ;
- c) le développement dans les États de capacités d'analyse de données sur la sécurité ;
- d) la mise en place de systèmes régionaux pour l'échange d'informations sur la sécurité et l'analyse ;
- e) la mise en réseau des systèmes régionaux avec l'OACI pour l'échange d'informations sur la sécurité et l'analyse ;
- f) la promulgation de dispositions législatives nationales pour protéger toutes les sources pertinentes d'informations sur la sécurité, tout en assurant l'administration appropriée de la justice nationale (Résolution A35-17 de l'Assemblée, paragraphe 1 du dispositif).

5. CONCLUSIONS

5.1 Dans le cadre de la situation actuelle de l'aviation civile internationale, il est de plus en plus difficile de dissocier la sécurité de l'efficacité. Les organisations aéronautiques, peu importe leurs activités essentielles ou leur emplacement géographique, doivent être non seulement sûres mais aussi efficaces. Même celles qui ne sont pas directement engagées dans une activité de production mesurable, comme les administrations de l'aviation civile, se voient contraintes d'exécuter leur mandat en disposant de ressources constamment réduites, et se heurtent ainsi à des questions d'efficacité. C'est là que les SGS prennent toute leur importance.

5.2 Les SGS proposent à la communauté aéronautique internationale une méthode fondée sur des principes et des données pour prioriser les ressources afin de pouvoir les affecter aux préoccupations de sécurité qui présentent le plus grand potentiel de risques et aux activités susceptibles de produire le rendement le plus important par rapport aux ressources investies. Les SGS offrent ainsi à la communauté aéronautique internationale un moyen clair de faire plus avec moins.

5.3 Toutefois, le plein potentiel des SGS ne sera réalisé que lorsque le concept sera adopté à l'échelle mondiale par tous les États contractants et, par le biais des États, par autant d'organismes aéronautiques que possible. Pour que cette mise en œuvre mondiale ait lieu, les États doivent être pleinement conscients et informés du concept des SGS ainsi que des moyens et des outils pour sa mise en œuvre.

6. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) appuyer la mise en œuvre de SGS communs à tous les domaines liés à la sécurité dans tous les États ;
- b) collaborer largement avec l'OACI au programme de cours de formation dont il est question aux paragraphes 3.4, 3.5 et 3.6, en appuyant l'un des sept cours et/ou en fournissant des experts en gestion de la sécurité pour compléter les équipes de l'OACI chargées de dispenser les cours ;
- c) encourager les États qui sont en position de le faire à aider d'autres États dans la mise en œuvre de la gestion de la sécurité en leur fournissant des avis d'experts, des outils ou d'autres moyens ;
- d) s'engager à mettre en œuvre des SGS à l'échelle mondiale dans les meilleurs délais après l'adoption par le Conseil des dispositions qui se rapportent à cette question.