

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

- Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)**
2.1 : Systèmes et programmes de gestion de la sécurité

UNE APPROCHE EUROPEENNE DES ROLES LIES A LA SÉCURITÉ DANS LA GESTION DU TRAFIC AERIEN

(Note présentée par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne — EUROCONTROL — au nom de ses États membres et de ceux de la CEAC¹)

SOMMAIRE

Les mutations structurelles qu'a connues la gestion du trafic aérien (ATM) ont entraîné une dissociation des rôles de Gestion de la sécurité et de Réglementation de la sécurité. La présente note décrit brièvement les principes en la matière.

Au niveau européen, EUROCONTROL a structuré ses activités et contributions sur le plan de la sécurité en ces deux domaines distincts, afin de mieux répondre aux besoins des partenaires nationaux. Cette structure permet d'aborder la sécurité de l'aviation dans son ensemble, selon une approche systémique globale.

1. CONTEXTE INSTITUTIONNEL

1.1 Les mutations structurelles qu'a connues le secteur de l'ATM en Europe se sont accélérées ces dernières années. Dans le cadre de la dissociation progressive de la prestation de service des autres activités du secteur public se sont créées des agences et des sociétés, publiques ou privées, qui opèrent de plus en plus selon les règles du marché.

* Les versions anglaise, espagnole, française et russe sont fournies par EUROCONTROL.

¹ Les États membres de la CEAC sont : **Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie** et Ukraine.

Les 31 États membres d'EUROCONTROL apparaissent en caractères **gras**.

1.2 Plus récemment, et par l'intermédiaire des règlements relatifs au Ciel unique européen, l'Union européenne encourage également la dissociation des activités de réglementation de celles de prestation de service, au moins au niveau fonctionnel.

1.3 Parallèlement, ce phénomène s'est accompagné de l'apparition des organes nationaux nécessaires pour réglementer ce nouvel environnement ATM sur le plan de la sécurité. Dans de nombreux secteurs de l'aviation, tels que la navigabilité et les opérations des compagnies aériennes, ces activités sont bien établies et bien comprises, mais la réglementation de la sécurité représente généralement un concept nouveau dans l'ATM.

1.4 L'apparition de ces modèles institutionnels s'est traduite par une clarification et une dissociation progressives des rôles en matière de sécurité, dont les composantes sont les suivantes :

- ***Gestion de la sécurité*** – processus essentiels utilisés par les organisations qui fournissent des services ou des produits liés à la sécurité ;
- ***Réglementation de la sécurité*** – processus appliqué par les États pour établir, superviser et faire appliquer des niveaux minimums de sécurité, dans l'intérêt public.

La réglementation de la sécurité et la gestion de la sécurité sont deux fonctions distinctes mais complémentaires et, en tant que telles, devraient s'exercer d'une manière interactive et en coopération.

2. GESTION DE LA SECURITE

2.1 La Gestion de la sécurité est le processus suivi par les organisations réglementées sur le plan de la sécurité, qui fournissent des services ou des produits en rapport avec la sécurité, pour que toutes les questions de sécurité pertinentes soient bien prises en compte.

2.2 Ce processus comprend :

- a) l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de sécurité ;
- b) l'élaboration et la mise en œuvre de plans de sécurité ;
- c) la réalisation d'évaluations de la sécurité ;
- d) la démonstration du respect des normes de sécurité ;
- e) la mesure et le suivi des réalisations en matière de sécurité ;
- f) la correction des déficiences relevées.

3. REGLEMENTATION DE LA SECURITE

3.1 Il incombe aux gouvernements nationaux d'assurer en permanence la sécurité des citoyens. Dans le domaine de l'aviation, ils le font grâce à un système de réglementation de la sécurité, fondé sur une législation. Pour être efficace, cette réglementation doit être dissociée des autres fonctions

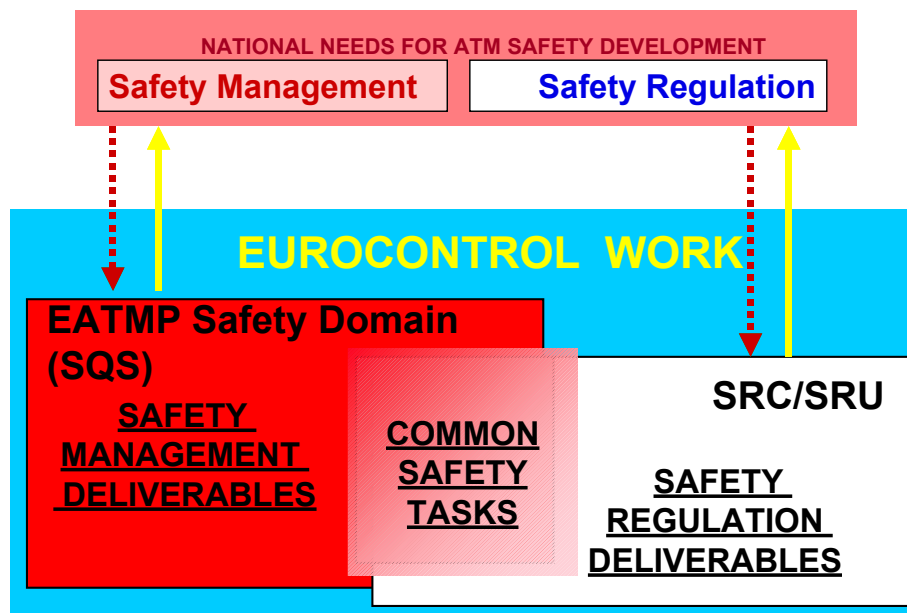
ATM, et en particulier de la prestation de service. Ainsi, les conflits d'intérêt sont évités et la sécurité n'est pas compromise par d'autres considérations. Il est tout aussi important de prouver que tel est le cas.

3.2 La réglementation de la sécurité consiste en l'établissement de cadres réglementaires nationaux en matière de sécurité, qui couvrent au minimum les aspects suivants :

- a) définition des responsabilités en matière de réglementation de la sécurité au niveau national ;
- b) définition de niveaux minimums acceptables de sécurité ;
- c) élaboration de réglementations sur la sécurité ;
- d) définition d'exigences, de normes et de pratiques de sécurité ;
- e) supervision de la sécurité ;
- f) approbations de réglementations sur la sécurité (certification de sécurité).

4. SECURITE DE L'ATM AU NIVEAU EUROPEEN

4.1 L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) est chargée d'harmoniser la sécurité de l'ATM au niveau européen. La structure organisationnelle d'EUROCONTROL en matière de sécurité reflète la nécessité de dissocier la prestation de service de la réglementation, tout en assurant leur complémentarité, et répond également aux besoins des partenaires nationaux en termes de gestion et de réglementation de la sécurité, comme l'illustre le schéma ci-dessous :



4.2 **Gestion de la sécurité au niveau européen**

4.2.1 Créée en 1995, le Groupe « Sécurité » de l'EATMP est formé de hauts représentants issus pour la plupart des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), et est responsable de l'élaboration, de la promotion et de la mise en œuvre d'une approche harmonisée de la gestion de la sécurité des services de navigation aérienne.

4.2.2 L'approche harmonisée de la gestion de la sécurité des services de navigation aérienne, développée par l'EATMP, vise à satisfaire, au minimum, aux dispositions des Exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL (ESARR).

4.2.3 Il assure :

- a) l'élaboration de la politique de sécurité EATMP et l'appui à sa mise en œuvre (EATMP, ANSP) ;
- b) l'appui à la constitution de Dossiers-sécurité (EATMP, ANSP) ;
- c) la promotion de l'échange d'informations sur la sécurité ;
- d) la mise en œuvre des principes applicables à la notification des événements liés à la sécurité ;
- e) les campagnes de sensibilisation, de prévention et d'amélioration de la sécurité au niveau européen ;
- f) la sensibilisation et la formation.

4.3 **Réglementation de la sécurité au niveau européen**

4.3.1 Créée en 1998, la Commission de réglementation de la sécurité d'EUROCONTROL a élaboré un cadre dont les États peuvent se servir pour mettre en œuvre, développer et harmoniser la réglementation de la sécurité de l'ATM. Un élément essentiel de ce cadre réside dans un ensemble d'exigences réglementaires de sécurité.

4.3.2 Les Exigences réglementaires de sécurité d'EUROCONTROL (ESARR) sont des spécifications ATM de haut niveau, axées sur des objectifs, qui complètent les SARP de l'OACI dans les domaines pertinents, et fixent une ligne de référence, à l'échelle de la CEAC, en matière de sécurité ATM. Quatre d'entre elles ont, à ce jour, été approuvées par la Commission d'EUROCONTROL :

ESARR 2 — "Notification et évaluation des événements liés à la sécurité dans le domaine de l'ATM"

ESARR 3 — "Utilisation de systèmes de gestion de la sécurité par les prestataires de services ATM"

ESARR 4 — "Évaluation et atténuation des risques dans le domaine ATM"

ESARR 5 — "Personnel des services ATM".

4.4 En vertu des engagements qu'ils ont contractés au titre de la Convention EUROCONTROL, les États membres sont tenus d'appliquer les ESARR dans leur cadre national de réglementation de la sécurité et ce, dans les délais convenus. De plus, un large éventail de mesures d'appui est nécessaire pour en garantir la mise en œuvre effective à l'échelon national.

5. CONCLUSIONS

5.1 Les rôles liés à la sécurité en Europe se sont adaptés à la structure institutionnelle du secteur ATM et sont aujourd'hui plus proches de ceux qui existent dans les autres secteurs de l'aviation.

5.2 Au niveau européen, EUROCONTROL mène une vaste gamme d'activités dans le domaine de la sécurité, en vue de l'harmonisation de la sécurité de l'ATM en termes de gestion et de réglementation, dans le cadre d'une approche systémique globale de la sécurité de l'aviation.