

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

DISPOSITIONS ET ÉLÉMENTS INDICATIFS DE L'OACI SUR LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES SERVICES ATS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Résumé des dispositions de l'Annexe 11 et des PANS-ATM relatives à la gestion de la sécurité et présentation du nouveau *Manuel sur la gestion de la sécurité des aéroports et des services de la circulation aérienne*.

La suite à donner par la Conférence figure au § 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité a toujours été l'objectif premier des services de la circulation aérienne (ATS), comme il est prévu au § 2.2 de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*. En résumé, cet objectif consiste à assurer l'écoulement sûr, ordonné et rapide du trafic aérien. Vu l'importance croissante du transport aérien dans l'économie mondiale et l'augmentation des coûts d'exploitation des aéronefs, il importe de veiller à ce que le système ATS soit aussi efficace que possible, mais la sécurité doit toujours primer.

1.2 Les dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité des services ATS figurent à l'Annexe 11, section 2.26, dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), Chapitre 2, et dans le *Manuel sur la gestion de la sécurité des aéroports et des services de la circulation aérienne* (cf. note AN-Conf/11-IP/9). En vertu de ces dispositions, les États doivent mettre en œuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité pour faire en sorte que leur système ATS atteigne un niveau de sécurité acceptable. Dans ce contexte, on peut considérer que l'expression «système ATS» désigne l'ensemble du matériel, du logiciel et du personnel nécessaire au fonctionnement du système, avec les normes et les procédures qui régissent ce fonctionnement.

1.3 Les amendements qui ont introduit ces dispositions sont applicables depuis le 28 novembre 2002, mais les États ne sont pas tenus d'établir des niveaux de sécurité acceptables et des

objectifs de sécurité applicables à la fourniture des services ATS avant le 27 novembre 2003. Jusqu'à cette date, l'établissement de niveaux de sécurité acceptables et d'objectifs de sécurité ne fait l'objet que d'une recommandation.

1.4 À la section 2.26 de l'Annexe 11, il est précisé que, le cas échéant, les niveaux et les objectifs de sécurité doivent être déterminés sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

2. ANALYSE

2.1 En ce qui concerne l'aviation, pour le public, «sécurité» signifie en général «absence d'accidents d'aéronef». La suppression complète des accidents est souhaitable, mais il faut reconnaître qu'une «sécurité parfaite» est un objectif irréalisable; tôt ou tard, des pannes et des erreurs surviendront, malgré tous les efforts faits pour les éviter. Ce qui est vrai pour toutes les formes d'activité humaine. La plupart des activités auxquelles nous nous livrons chaque jour comportent un certain degré de risque. Nous considérons une activité donnée comme étant «sûre» quand nous jugeons que le risque qu'elle pose est acceptable.

2.2 Le but des programmes de sécurité aéronautique est de maîtriser les processus qui peuvent engendrer des situations dangereuses, afin de réduire le plus possible la probabilité d'accident.

2.2.1 Un programme de gestion de la sécurité ATS ne peut porter que sur les risques auxquels, dans le système aéronautique global, les services ATS peuvent contribuer.

2.3 La mise en œuvre d'un programme officiel de gestion de la sécurité nécessite plus qu'une déclaration générale sur l'importance capitale de la sécurité. Elle exige de définir des objectifs de performance en matière de sécurité et d'établir des mécanismes qui permettent à l'organisation de montrer que ces objectifs sont atteints.

2.4 Le Chapitre 2 des PANS-ATM indique que les objectifs de la gestion de la sécurité des services ATS sont de faire en sorte :

- a) que le niveau de sécurité établi pour la fourniture des services ATS à l'intérieur d'un espace aérien ou à un aéroport soit respecté;
- b) que les améliorations de la sécurité soient mises en œuvre là où elles sont nécessaires.

2.4.1 Étant donné qu'il y aura encore des pannes et des erreurs, pour atteindre ces objectifs, il faut mettre en place des procédures qui permettent :

- a) de réduire le plus possible le nombre des pannes et des erreurs survenant dans le système;
- b) de détecter les erreurs et les pannes et de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'elles n'entraînent un accident.

2.5 Les PANS-ATM disposent qu'un programme de gestion de la sécurité des services ATS devrait au moins prévoir les éléments suivants, entre autres :

- a) une surveillance des niveaux généraux de sécurité et une détection de toute tendance défavorable;

- b) des examens de la sécurité des organismes ATS;
- c) des évaluations de la sécurité en vue de la mise en œuvre projetée de nouvelles structures d'espace aérien, de l'introduction de nouveaux équipements, systèmes ou moyens ou de l'application de procédures ATS nouvelles ou modifiées;
- d) un mécanisme pour déterminer la nécessité de mesures de renforcement de la sécurité.

2.6 Les PANS-ATM donnent plus de détails sur les questions qu'il faudrait prendre en compte dans l'établissement d'un programme de gestion de la sécurité et spécifient les types de modifications du système qui exigent une évaluation de la sécurité. Cela dit, il a été reconnu que de nombreux États auront besoin de plus amples éléments indicatifs, en particulier sur des points comme l'établissement de niveaux de sécurité acceptables et la conduite des évaluations de sécurité. Comme des dispositions relatives à la gestion de la sécurité aux aéroports ont aussi été introduites, il a été décidé de produire un document conjoint intitulé *Manuel sur la gestion de la sécurité des aéroports et des services de la circulation aérienne* pour fournir ces éléments.

2.6.1 La publication d'un tel document conjoint constitue aussi un premier pas vers l'adoption d'une approche harmonisée de la gestion de la sécurité, qui est proposée dans l'approche systémique de la sécurité (cf. AN-Conf/11-WP/5) et décrite dans le concept opérationnel d'ATM présenté dans la note AN-Conf/11-WP/4.

2.7 Le manuel est structuré de façon que les principes fondamentaux de gestion de la sécurité communs aux aéroports et aux services ATS sont traités en premier. Ces principes concernent notamment :

- a) les facteurs influant sur la sécurité du système, avec un accent particulier sur l'erreur humaine;
- b) l'importance des questions d'organisation, notamment les responsabilités et les obligations en matière de performances de sécurité, et la nécessité d'une bonne culture de la sécurité;
- c) des procédures d'évaluation de la sécurité;
- d) le maintien de la sécurité du système par des audits et une surveillance continue.

2.8 Viennent ensuite des sections distinctes traitant plus précisément de l'application de ces principes généraux aux aéroports et aux services ATS. Le manuel examine aussi les besoins propres aux organismes nationaux de réglementation, aux exploitants des aéroports et aux prestataires des services de la circulation aérienne, et reconnaît que les fonctions de ces entités peuvent être assurées par des combinaisons différentes d'autorités nationales et d'organismes privés ou privatisés.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à convenir de la recommandation ci-après :

Recommandation 2/ — Mise en œuvre de programmes de gestion de la sécurité des services ATS et établissement de niveaux de sécurité acceptables

Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas encore fait prennent des mesures pour se conformer à la section 2.26 de l'Annexe 11, qui demande :

- a) de mettre en œuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité des services ATS pour veiller au maintien de la sécurité dans la fourniture de ces services à l'intérieur des espaces aériens et aux aéroports;
- b) d'établir des niveaux de sécurité acceptables et des objectifs de sécurité applicables à la fourniture des services ATS à l'intérieur des espaces aériens et aux aéroports.

— FIN —