



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 34 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

CATALYSEURS DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ BASÉE SUR LE RISQUE

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Tout en reconnaissant les effets positifs d'une supervision basée sur la conformité, la présente note décrit comment la supervision axée sur les risques, introduite dans l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, peut contribuer à une gestion plus efficace des risques pour la sécurité de l'aviation ; elle propose d'entreprendre, en priorité, un examen des compétences et de recenser les compétences supplémentaires requises pour mettre en œuvre la supervision axée sur le risque ; enfin, elle traite du besoin d'atteindre rapidement un meilleur équilibre entre les normes et pratiques recommandées (SARP) fondées sur la performance et les normes de type prescriptif.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître la nécessité de développer de façon prioritaire les compétences, la formation et les éléments indicatifs dans les domaines de la collecte, de l'analyse et de l'échange de données et d'informations de sécurité pour permettre le développement, la promotion et la mise en œuvre efficace de la supervision axée sur les risques, comme décrit dans l'Annexe 19 et le GANP, ainsi que dans la présente note ;
- b) à demander à l'OACI d'accélérer l'élaboration des éléments indicatifs relatifs au cadre des compétences souhaité pour les inspecteurs, et de reconnaître le besoin de déterminer les compétences supplémentaires requises pour assurer une supervision axée sur le risque efficace ;
- c) à reconnaître l'effet sur la performance de l'examen et de l'élaboration des SARP, ou des activités destinées à en assurer la conformité ;
- d) charger l'OACI d'examiner les SARP en vue de remplacer, s'il y a lieu, les normes et éléments indicatifs prescriptifs par des normes et des textes axés sur les résultats, et de supprimer les SARP qui ne sont plus nécessaires.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités dont il est question dans la note de travail de l'Assemblée ci-jointe seront entreprises sous réserve de la disponibilité des ressources budgétaires dans le budget-programme 2017–2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/125-TE/46, Global Management of Aviation Safety and Enablers for Risk-Based Safety Oversight (en anglais seulement) Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 8335 — <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 9734 — <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> Doc 10004 — <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2014-2016</i> Doc 10022 — <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) énoncées dans l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, sont destinées à aider les États à gérer les risques de sécurité de l'aviation pour assurer la sécurité du transport aérien alors que l'industrie réglementée est en pleine expansion et évolution. L'assise de cette stratégie proactive de sécurité repose sur la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS) au niveau des États et d'un système de gestion de la sécurité (SGS) au niveau de l'industrie. Cette stratégie permettra d'effectuer une supervision de la sécurité axée sur les risques. Les calendriers de mise en œuvre figurent dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

1.2 L'Amendement n° 1 de l'Annexe 19, qui deviendra applicable en 2019, élargira, renforcera et précisera son contenu initial. L'amendement donnera également impulsion à un système de supervision de la sécurité davantage axé sur les risques dans le but de renforcer constamment la sécurité grâce à une supervision plus ciblée et plus efficace. Pour atteindre cet objectif, les décisions d'évaluer les risques à la sécurité et de contrer les dangers recensés doivent être soutenues par des données et des renseignements de sécurité ; il sera aussi nécessaire de mettre l'accent sur l'efficacité des mécanismes d'atténuation du risque.

1.3 Le personnel des autorités de l'aviation devra posséder les compétences appropriées pour réussir à mettre en œuvre une approche axée sur les risques en application de l'Annexe 19. La présente note traite de certaines étapes nécessaires pour permettre une supervision de la sécurité axée sur les risques, aborde les défis tout comme les moyens, et propose une façon pratique d'aller de l'avant.

2. SUPERVISION D'UN FOURNISSEUR DE SERVICES AXÉE SUR LES RISQUES

2.1 Une gestion efficace de la sécurité, comme décrite à l'Annexe 19, nécessite la collecte, l'analyse et le traitement systématiques des données et des renseignements de sécurité afin d'évaluer les risques et de mesurer les progrès accomplis par rapport à des résultats attendus. Dans ce contexte, la supervision de la sécurité devient une fonction des autorités de l'État, pour susciter une gestion efficace de la sécurité par les fournisseurs de services. Lorsque la supervision est axée sur les risques, elle donne lieu à des interventions ciblées, à une affectation proportionnelle des ressources et à une action mieux axée sur les résultats.

2.2 Un aspect clé de la supervision axée sur les risques consiste à créer une solide base factuelle à l'aide de données quantitatives et d'informations qualitatives fiables offrant une connaissance du profil de risque de l'organisation et de sa performance de sécurité. Pour ce faire, il faut saisir et analyser de façon systématique les données et les renseignements de sécurité concernant les organisations réglementées. Ces informations peuvent comprendre l'analyse des occurrences, les rapports d'accidents et d'incidents graves, les constatations d'audits/d'inspection, les évaluations de l'efficacité du PNS ainsi que des données sur la complexité de l'organisation, ses activités, sa taille, sa nature et l'étendue de ses opérations. L'information qualitative et les données quantitatives sont combinées et le résultat est validé par des experts.

2.3 En disposant d'un tableau complet et exhaustif du profil de risque d'une organisation et de sa performance de sécurité, les autorités de l'aviation sont en mesure de : a) déterminer le degré de supervision nécessaire sur le plan de la fréquence et des aspects à surveiller ; b) évaluer la façon dont l'organisation réglementée gère les risques de sécurité, y compris les risques recensés par les autorités dans le Plan national de sécurité ; c) entériner les mesures d'atténuation définies par le fournisseur de services de même que les échéances proposées.

2.4 De plus, le regroupement des renseignements de sécurité au sujet des organisations par secteurs de l'industrie ayant des activités similaires (par ex., petits aérodromes, vols d'hélicoptères en mer, grosses compagnies aériennes) crée un profil de risque commun pour tout le secteur et facilite la promotion de pratiques optimales pour gérer les risques identifiés, y compris lorsque de nouveaux modèles d'affaires sont utilisés. Les interfaces éventuelles avec d'autres fournisseurs de services, dont la gestion est souvent signalée comme étant une faiblesse, ont également été prises en compte. De même, le fait de compiler et de regrouper les risques pour l'ensemble des secteurs offre un cliché plus granulaire des risques clés de sécurité au sein de l'industrie de l'aviation d'un État. Combiné aux risques recensés des activités de l'État, ce portrait présente le profil complet des risques au sein d'un État.

2.5 Une démarche éclairée et structurée servant à combiner les profils de risque constitue un catalyseur clé de la supervision axée sur les risques, d'où l'importance de faire en sorte que les mécanismes appropriés de collecte, d'analyse et d'échange de données et de renseignements de sécurité existent.

3. COMPÉTENCES DES INSPECTEURS

3.1 Vu les avantages que présente un environnement de supervision axée sur les risques et la nécessité d'assurer une mise en œuvre rapide et adéquatement gérée, les compétences des inspecteurs de l'aviation doivent évoluer. Selon le modèle organisationnel de l'autorité de l'aviation, les inspecteurs peuvent travailler individuellement ou au sein d'une équipe relevant d'un même service d'inspection. Dans ce dernier cas, les compétences décrites dans la présente section doivent être comprises comme des « compétences d'équipe ».

3.2 Les inspecteurs de l'autorité de l'aviation sont des agents catalyseurs fondamentaux de la supervision axée sur les risques. Pour jouer ce rôle, il leur faudra des compétences leur permettant d'évaluer la performance de sécurité des différents fournisseurs de services et d'entamer un dialogue sur les principaux risques, tout en continuant de vérifier la conformité.

3.3 De nouvelles habilités, qui vont au-delà des compétences techniques traditionnelles en aviation, sont nécessaires pour comprendre le profil plus large des risques à la sécurité et axer de plus en plus les ressources affectées à la supervision sur la capacité des fournisseurs de services à gérer les

risques. Les inspecteurs doivent comprendre comment les risques sont atténués, comment l'entreprise est structurée, comment sont gérées les interfaces avec d'autres fournisseurs de services, et comment mettre à l'épreuve la solidité des processus de gestion des risques et d'assurance de la sécurité des fournisseurs de services. Ils doivent également pouvoir juger de la capacité des fournisseurs de se conformer effectivement aux prescriptions réglementaires.

3.4 Ces compétences permettront aux inspecteurs d'être les catalyseurs essentiels de l'implantation de la gestion de la sécurité et de la supervision axée sur les risques dans le système d'aviation. Sans ces compétences, la capacité de renforcer la sécurité de l'aviation risque de ne pas aboutir, la supervision de la sécurité se transformant en un simple exercice consistant à cocher des cases au lieu d'être un outil pour renforcer la sécurité.

3.5 Même s'il revient aux États de déterminer les compétences nécessaires des inspecteurs, il faut une démarche harmonisée sous le leadership de l'OACI. L'Organisation devrait aider les États à recenser les compétences nécessaires des inspecteurs au moyen d'un cadre de compétences approprié et des programmes de formation et des orientations. Une certaine souplesse est nécessaire dans les travaux en cours pour la préparation de ces éléments indicatifs³ pour admettre différents modèles de supervision et aider les autorités à maintenir en poste des inspecteurs compétents et efficaces. De même, les qualifications spécifiques à l'aviation que doivent posséder les inspecteurs devraient être limitées aux tâches pour lesquelles elles sont jugées nécessaires pour assurer une supervision efficace. Afin de déterminer les attributs recherchés pour le recrutement des futurs inspecteurs, leur maintien en poste et leur capacité à exécuter les tâches nécessaires au niveau souhaité, un modèle combinant les habilités, les connaissances et l'attitude (HCA) peut s'avérer utile.

4. LES SARP, CATALYSEURS D'UN ENVIRONNEMENT AXÉ SUR LES PERFORMANCES

4.1 La mise en place d'un environnement axé sur les performances et d'une gestion plus efficace de la sécurité de l'aviation dans les États et les régions devrait être appuyée par les dispositions pertinentes de l'OACI. En particulier, une approche équilibrée articulée autour de normes prescriptives et de normes axées sur les performances serait favorablement accueillie. Le programme des travaux de l'OACI est aujourd'hui plus clair grâce à l'introduction du site web des Groupes d'experts de l'ANC qui permet aux États de dégager les priorités futures, de participer à leur élaboration et de planifier l'adoption éventuelle des dispositions de l'OACI. Ces améliorations permettront une mise en œuvre plus efficace des normes de l'OACI, mais on peut aller plus loin.

4.2 Les SARP doivent être pertinentes et adaptées à leur finalité. À titre d'exemple, certaines normes ne sont plus pertinentes ou applicables et devraient donc être supprimées. À l'heure actuelle aucun mécanisme ne permet l'examen systématique des SARP afin de retirer celles qui n'ont plus cours. Certaines normes anciennes manquent de clarté et il est parfois difficile de déterminer si les règles nationales ou régionales s'y conforment. Tout cela peut avoir un effet négatif sur la mise en œuvre efficace des dispositions de l'OACI par les États contractants. Nous sommes d'avis que cet examen systématique devrait faire partie du cycle normal d'amendements des SARP.

4.3 Le nombre croissant de SARP soulève la question de leur viabilité et de la capacité des États, des organisations régionales et de l'industrie de les gérer. Une approche axée sur le résultat souhaité, où l'objectif de chaque norme est fixé clairement au lieu de présenter de façon détaillée les

³ Équipe spéciale de l'OACI sur les inspecteurs en sécurité de l'aviation.

moyens à prendre pour atteindre les objectifs de sécurité, devrait être le principe directeur des SARP, le cas échéant. Cette méthode permettrait de recenser les SARP obsolètes et de les éliminer, réduisant ainsi leur nombre.

4.4 Il faut chercher un meilleur équilibre entre les éléments prescriptifs et ceux axés sur les performances, selon le contexte et le domaine. Dans certains cas, il sera souhaitable de continuer à appliquer des SARP prescriptives. Cependant, la réglementation axée sur les performances offre le plus de souplesse et devrait progressivement compléter les aspects prescriptifs ou les remplacer, s'il y a lieu. En pareil cas, les détails techniques, notamment les moyens de se conformer à des objectifs de haut niveau établis dans les SARP, devraient dans la mesure du possible avoir rang d'éléments indicatifs. De plus, il faudrait utiliser les normes de l'industrie lorsque c'est possible.

— FIN —