



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.3 : Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU SGS CHEZ LES PRESTATAIRES DE SERVICES VISÉS PAR L'ANNEXE 19 — GESTION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par l'Équateur et appuyée l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, la République dominicaine, El Salvador, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose à l'Assemblée une stratégie visant à promouvoir la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) chez les prestataires de services visés par l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, et à améliorer les niveaux de maturité des programmes nationaux de sécurité (PNS).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte de la présente note de travail ;
- demander à l'OACI de promouvoir l'échange des pratiques optimales et d'élaborer des éléments indicatifs en rapport avec l'expérience figurant dans la présente note de travail et d'autres expériences partagées, afin de s'assurer que, dans le cadre de la mise en œuvre de leurs PNS, les États disposent d'informations suffisantes sur la délégation des fonctions et responsabilités en matière de sécurité pour établir des structures efficaces d'approbation et de suivi des SGS des prestataires de services.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (SMM)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2020-2022)</i>

¹ Version espagnole fournie par l'Équateur.

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* de la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant la gestion de la sécurité ont pour objet d'aider les États à gérer les risques liés à la sécurité de l'aviation, compte tenu de la complexité croissante du système mondial de transport aérien et de l'interdépendance de ses activités aéronautiques nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs. L'Annexe 19 a donc appuyé la mise au point continue d'une stratégie de prévention qui a conduit à une amélioration des performances de sécurité.

1.2 Cette stratégie de prévention, qui cadre avec les objectifs du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2020-2022* (GASP, Doc 10004) et du plan de sécurité de la région Amérique du Sud (SAMSP) de l'OACI et qui est décrite dans le *Manuel de gestion de la sécurité (SMM)* (Doc 9859), repose sur la réalisation et l'exploitation par l'État d'un Programme national de sécurité (PNS), qui s'appuie sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les différents prestataires de services visés par l'Annexe 19.

1.3 Dans l'Annexe 19 et le Doc 9859, l'OACI indique que le SGS a pour objet d'offrir aux prestataires de services une approche systématique de l'amélioration continue de la sécurité grâce à la détection des dangers, à la collecte et à l'analyse des données, et à l'évaluation permanente des risques de sécurité. Le SGS vise par ailleurs à contenir ou à atténuer de façon proactive les risques de sécurité avant qu'ils ne deviennent des incidents ou accidents d'aviation. Le système permet aux prestataires de services de gérer efficacement leurs activités, leur performance de sécurité et leurs ressources, tout en comprenant mieux leur contribution à la sécurité de l'aviation. La mise en œuvre efficace d'un SGS prouve aux États la capacité du prestataire de services à gérer ses risques de sécurité et permet une gestion efficace de la sécurité à l'appui de la gestion étatique.

2. ANALYSE

2.1 Conformément à la deuxième édition de l'Annexe 19, la mise en œuvre et le fonctionnement du PNS nécessitent aussi la mise en œuvre du SGS par les prestataires de services. À cet égard, le Chapitre 9 de la quatrième édition du Doc 9859 donne des orientations aux prestataires de services sur la mise en œuvre d'un cadre de SGS au titre de l'Annexe 19, et aux États sur l'acceptation et la supervision des SGS. Toutefois, il n'existe guère d'informations sur les personnes qui devraient être responsables, chez les Autorités de l'aviation civile (AAC), de l'acceptation et de la supervision des SGS des prestataires de services, d'où la confusion et des malentendus dans la structure organisationnelle de ces Autorités.

2.2 Étant donné que le PNS combine les huit éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité avec les règles et principes de gestion de la sécurité, et que la mise en œuvre de l'EC 6 — Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation, et de l'EC 7 — Obligations de surveillance, a été effectuée par les inspecteurs de la sécurité dans les domaines des licences et de l'instruction du personnel (PEL), de l'exploitation technique des aéronefs (OPS), de la navigabilité (AIR), des services de navigation aérienne (ANS) et des aérodromes et aides au sol (AGA), les Autorités de l'aviation civile disposent de ressources humaines suffisantes pour mener à bien les tâches d'acceptation et de suivi des SGS des prestataires de services ; il suffit simplement d'inclure ces inspecteurs dans le PNS/SGS, de leur faire acquérir les compétences requises et de leur attribuer les fonctions et responsabilités appropriées.

2.3 Il est essentiel de connaître les avantages de la mise en œuvre d'un PNS intégré dans le dispositif propre à chaque État, en particulier lorsqu'il revient aux inspecteurs de sécurité gouvernementaux de procéder à l'acceptation des SGS des prestataires de services et de mener des activités de surveillance. Il conviendrait aussi de tenir compte du fait que le niveau de mise en œuvre du SGS par les différents prestataires de services constitue un résultat très important lors de la réalisation des évaluations de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) d'un État, dans la mesure où sur un total de 80 questions de protocole, 55 sont liées au SSP, ce qui représente 68,8 % de l'ensemble de l'évaluation de la mise en œuvre du PNS de l'État.

2.4 Dans la région SAM, il a été observé que les États ayant le mieux réussi à faire progresser la mise en œuvre du PNS et du SGS ont choisi de confier la responsabilité de l'acceptation et de la surveillance du SGS aux inspecteurs PEL, OPS, AIR, ANS et AGA dans le cadre de leurs fonctions normales d'inspection, de certification et de surveillance. En revanche, les États qui ont opté pour une approche centralisée sans participation des inspecteurs de sécurité affichent moins de progrès en matière de mise en œuvre de la gestion de la sécurité (PNS et SGMS). Il est donc essentiel de faire intervenir les inspecteurs de sécurité dans les tâches liées au PNS et au SGS.

2.5 La participation des inspecteurs de sécurité à ces processus suscite une plus grande exposition et responsabilité partagée avec toutes les parties prenantes à ce changement d'approche, ce qui conduit à une amélioration de la sécurité, à un engagement et un dévouement accrus, et à de meilleurs résultats de mise en œuvre.

2.6 De même, l'État devrait intégrer la fonction d'enquête sur les accidents et incidents dans la structure du PNS, et faire acquérir les compétences nécessaires aux inspecteurs de sécurité et aux responsables d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, afin que les AAC et les services d'enquête sur les accidents (AIA) puissent exercer leurs fonctions et responsabilités liées à la gestion de la sécurité, et plus particulièrement à la gestion des risques.

3. CONCLUSION

3.1 La mise en œuvre des SGS par les prestataires de services permettra :

- a) d'améliorer considérablement la sécurité en augmentant le niveau de maturité des PNS et en réduisant les taux d'accidents et incidents d'aviation ;
- b) d'atteindre les objectifs du GASP, du SAMSP et des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) des États) ;
- c) de jouir des avantages économiques de l'efficacité et de la sécurité que procurera le système, une fois qu'il aura été mis en œuvre.

3.2 Afin de veiller à ce que, dans le processus de mise en œuvre de leur PNS, les États disposent d'informations suffisantes sur la délégation des fonctions et des responsabilités en matière de sécurité pour établir des structures efficaces d'approbation et de suivi des SGS des prestataires de services, l'Assemblée est invitée à demander à l'OACI de promouvoir l'échange des pratiques optimales et d'élaborer des éléments indicatifs relatifs à l'expérience figurant dans la présente note de travail et à d'autres expériences partagées.

