



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

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

PROMOUVOIR LA MISE EN ŒUVRE VOLONTAIRE D'UN SGS ET ÉLARGIR L'APPLICATION DES SGS DE MANIÈRE DISCRÉTIONNAIRE

(Note présentée par le Brésil et appuyée par la Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC¹])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite de l'importance pour les États de promouvoir la mise en œuvre volontaire d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et d'élargir, de manière discrétionnaire, l'application des SGS aux organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, ce qui constitue un moyen efficace d'améliorer leur performance de sécurité et de disposer d'une réglementation plus souple, proportionnelle et fondée sur les risques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre conscience de l'utilité de promouvoir la mise en œuvre volontaire d'un SGS pour appuyer la gestion efficace des risques de sécurité, et à encourager les États à le faire ;
- encourager l'OACI à mieux faire connaître aux États la possibilité d'élargir l'application des SGS, de manière discrétionnaire, comme moyen d'améliorer leur performance de sécurité, permettant une réglementation plus souple, proportionnelle et fondée sur les risques ;
- demander à l'OACI de renforcer les orientations figurant dans la 4^e édition du *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>

¹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1. INTRODUCTION

1.1 Il est largement admis que les risques de sécurité pour le système d'aviation d'un État liés aux services fournis par des organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* doivent être traités dans le cadre du Programme national de sécurité (PNS) de cet État.

1.2 Nombre de ces organisations d'aviation ne sont pas tenues d'obtenir une approbation ou des certificats réglementaires. De ce fait, il se peut que l'infrastructure ou les compétences nécessaires à la mise en œuvre et à la supervision d'un système de gestion de la sécurité (SGS) ne soient pas en place.

1.3 Dans ce cas, la mesure à prendre par l'État devrait cadrer avec l'évaluation des risques de sécurité de ces organisations. Le niveau des risques de sécurité liés à certains secteurs peut varier considérablement d'un État à l'autre.

1.4 L'Annexe 19 que la 4^e édition du *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) proposent des moyens préventifs permettant aux États de gérer efficacement les risques de sécurité pour leur système d'aviation et d'améliorer leur performance de sécurité sans nécessairement recourir à l'introduction de nouveaux instruments réglementaires.

2. ANALYSE

2.1 Dans le cadre d'un PNS, chaque État assume la responsabilité de déterminer quels sont les principaux risques systémiques transversaux de sécurité auxquels il est exposé, notamment les risques possiblement introduits par des organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19.

2.2 En ce qui concerne les risques de sécurité dont une évaluation a déterminé qu'ils nécessitaient une intervention, les États devraient examiner toutes les mesures de contrôle des risques de sécurité qui peuvent être utilisées pour gérer leurs risques de sécurité et arriver à l'amélioration souhaitée de leur performance de sécurité, en tenant compte des ressources requises par le secteur et par l'État, ainsi que des avantages potentiels.

2.3 Dans le cadre du processus d'évaluation de chaque État, une analyse coûts-avantages devrait être menée pour appuyer la mise en œuvre de mesures recommandées de contrôle des risques de sécurité. Les mesures que les États peuvent mettre en œuvre comprennent : la mise en place d'exigences fondées sur la conformité, la mise en œuvre d'autres systèmes de gestion (par exemple, des systèmes de gestion de la qualité), la promotion de la mise en œuvre volontaire d'un SGS, ou l'imposition de la mise en œuvre d'un SGS, de manière discrétionnaire, aux organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19.

2.4 Cette stratégie permet à chaque État d'adapter son approche en fonction de sa réalité et de gérer efficacement les risques de sécurité identifiés pour son système d'aviation.

2.5 Les États peuvent établir que la conformité à des exigences normatives nouvelles ou révisées permettra de faire face de façon adéquate aux risques de sécurité introduits par les activités des organisations d'aviation. Cette décision devra être prise en compte dans les règlements d'exploitation pertinents et aura une incidence sur les responsabilités des États en matière de supervision, quoique dans une moindre mesure que l'imposition de la mise en œuvre d'un SGS complet.

2.6 En fonction des produits offerts ou des services fournis, les États peuvent déterminer qu'un autre type de système de gestion (par exemple, un système de gestion de la qualité) est une solution plus appropriée que celle consistant à rendre obligatoire un SGS.

2.7 Les États ont également la possibilité de promouvoir la mise en œuvre volontaire d'un SGS auprès des organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19, comme indiqué au chapitre 1.2.2.1 de la 4^e édition du *Manuel de gestion de la sécurité*. La mise en œuvre volontaire offre aux États une voie à suivre pour gérer les risques de façon proactive dans le cadre de leur PNS.

2.8 De nombreuses organisations d'aviation qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Annexe 19 ont bien compris l'utilité de la mise en œuvre volontaire d'un SGS pour identifier et traiter leurs risques de sécurité tout en développant une culture positive de la sécurité qui encourage le personnel à déterminer les dangers et à en rendre compte, sans les coûts de mise en conformité généralement associés à la supervision de l'Autorité de l'aviation civile (AAC).

2.9 Lorsque les États envisagent d'élargir l'application du SGS dans leur cadre réglementaire, l'analyse coûts-avantages devrait tenir compte des ressources budgétaires et humaines dont ils disposent, ainsi que de l'acquisition des compétences et des connaissances nécessaires pour superviser la mise en œuvre du SGS et évaluer son efficacité pour un éventail plus large d'activités aéronautiques.

2.10 En outre, les États devraient idéalement être en mesure d'assurer cette supervision dans le cadre de leurs processus de certification ou d'autorisation des activités ou des catégories de prestataires de services concernées.

2.11 Imposer la mise en œuvre d'un SGS à une organisation qui n'est pas titulaire d'un certificat, d'une autorisation ou d'un agrément peut s'avérer difficile, car les États peuvent ne pas être à même de prendre des mesures répressives ou d'imposer des charges, des frais, des redevances ou des pénalités, et peuvent donc ne pas être en mesure de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

2.12 Donner aux États la souplesse d'affecter leurs ressources à des domaines où les préoccupations ou les risques de sécurité sont les plus grands devrait également être une considération importante.

2.13 Lorsqu'un État utilise son pouvoir discrétionnaire pour élargir l'application des SGS, il dispose de nombreux mécanismes, qui sont facilités par l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 et la 4^e édition du *Manuel de gestion de la sécurité*.

2.14 Les États peuvent mettre l'accent sur la responsabilité des prestataires de services définis au chapitre 3.2.2 de l'Annexe 19 d'inclure dans leur SGS les organisations d'aviation concernées avec lesquelles ils ont passé un contrat (prestataires tiers). L'accord contractuel décrirait les exigences de sécurité à remplir pour la fourniture de services et conférerait des capacités de supervision au prestataire de services. Les États n'assureraient alors que la supervision des prestataires de services, les contrôles des organisations tierces concernées étant inclus dans cette supervision.

3. CONCLUSION

3.1 Il existe de nombreux mécanismes que les États peuvent utiliser pour améliorer efficacement leur performance de sécurité et permettre ainsi une réglementation plus souple, proportionnelle et fondée sur les risques.

3.2 Ces mécanismes consistent notamment à encourager les organisations d’aviation qui n’entrent pas dans le champ d’application de l’Annexe 19 à mettre en œuvre volontairement un SGS, et à élargir l’application des SGS de manière discrétionnaire.

3.3 Si une intervention s’avère nécessaire, l’adoption de normes et de pratiques recommandées (SARP) « réglementaires » devrait être envisagée en dernier recours et étayée par une évaluation coûts-avantages complète visant à déterminer si les résultats souhaités peuvent être obtenus par la mise en œuvre ou le renforcement d’autres stratégies réglementaires à moindre coût.

— FIN —