



**ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 26 : Gestion de la sécurité et données de sécurité**

**MISE EN PLACE DU PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'INDE**

(Note présentée par l'Inde)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note décrit l'élaboration et la mise en place du Programme national de sécurité de l'Inde par la Direction générale de l'aviation civile conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A (Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale).
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	<i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010), Doc 9935.</i>

**1. INTRODUCTION**

1.1 Un programme national de sécurité (PNS) est un système de gestion de la sécurité par chaque État. Il couvre toute la gamme des rôles, documents législatifs, processus, initiatives et activités qui permettent à l'aviation de fonctionner en toute sécurité, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago. Dans ce cadre, les organismes nationaux exercent des fonctions déterminées dans le domaine de la réglementation, des enquêtes, de l'exploitation et de la prestation de services. La mise en œuvre d'un PNS est à la mesure de la taille et de la complexité du système aéronautique de l'État, et elle peut exiger une coordination entre plusieurs autorités chargées d'éléments particuliers des fonctions de l'aviation civile.

1.2 La présente note d'information fait le point sur l'élaboration et la situation du programme de sécurité de l'Inde, et notamment sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité.

## **2. DÉMARCHE DE L'INDE POUR ÉTABLIR SON PROGRAMME DE SÉCURITÉ**

2.1 Pour établir son programme national de sécurité, l'Inde a d'abord créé un « Groupe PNS » au sein de la Direction générale de l'aviation civile, avec la participation des compagnies aériennes et des prestataires de services.

2.2 Ce groupe était chargé d'élaborer un projet de programme national de sécurité en procédant à une analyse des écarts pour évaluer l'existence et la maturité des éléments d'un PNS au sein de l'État, de documenter les résultats et d'établir un plan de mise en œuvre du PNS sur la base de cette analyse.

2.3 À partir de ce qui précède, on établira un « plan de vol » qui servira de guide pour l'élaboration du PNS.

2.4 Dans le cadre de l'établissement du PNS, on procède aussi à une revue de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité à l'égard des compagnies aériennes, aéroports et services de navigation aérienne.

2.5 L'Inde bénéficie également de l'assistance d'experts de la FAA des États-Unis, de l'Union européenne, de la Direction de la coopération technique de l'OACI, du projet COSCAP-SA et d'autres agences internationales pour établir son Programme national de sécurité.

## **3. RÉDACTION D'UN PROJET DE PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ — SITUATION ACTUELLE**

3.1 Un projet de SSP-Inde a été élaboré au moyen du cadre PNS et des éléments indicatifs de l'OACI, y compris le document d'analyse des écarts établi par l'OACI pour un PNS. Ce document montre la conformité de l'Inde aux SARP de l'OACI, les résultats de l'analyse des écarts qui indiquent les impératifs du PNS par rapport aux ressources existantes de l'Inde, ainsi que le projet de « plan de vol » pour la mise en œuvre du PNS sur la base des résultats de l'analyse des écarts.

3.2 Le projet de document de PNS constitue « la feuille de route » pour l'établissement du PNS de l'Inde.

## **4. MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ**

4.1 La réglementation exige des détenteurs d'agrément d'organismes de maintenance, de permis d'exploitation aérienne ou de licence d'aéroport ainsi que des prestataires de services de navigation aérienne qu'ils produisent, tiennent à jour et appliquent un système de gestion de la sécurité acceptable pour les autorités chargées de la réglementation.

4.2 La réglementation sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les aéroports et chez les prestataires de services de la circulation aérienne existe depuis un certain temps, mais la réglementation sur l'établissement de SGS chez les exploitants aériens et chez les organismes de maintenance est un ajout récent.

4.3 Pour fournir des éléments d'orientation sur l'élaboration d'un SGS, l'Inde a établi des règles à ce sujet concernant les processus, procédures et activités liés à la sécurité de l'aviation.

4.4 Sachant que les organismes ont été certifiés ou agréés avant l'arrivée de la réglementation sur les SGS et que la mise en œuvre des SGS exige une mise en train progressive au sein de l'organisme, il a été jugé qu'il fallait une approche par étapes dans tous les secteurs. En outre, vu que de nouveaux organismes qui en sont encore à leurs premiers pas ont besoin de temps pour mettre un SGS en place, l'approche par étapes a également été retenue pour eux. Un délai de trois ans conforme à ce que fait Transports Canada a été adopté pour la mise en œuvre de SGS dans tous les domaines.

4.5 Dans l'approche par étapes, la première (délai de quatre mois) exigerait que l'organisme fournisse le nom du dirigeant qui doit rendre des comptes, le nom de la personne responsable de la mise en œuvre du SGS, un énoncé d'engagement à l'égard de la mise en œuvre du SGS (signé par le dirigeant), la documentation sur l'analyse des écarts entre le système existant de l'organisme et les exigences réglementaires, ainsi que le plan de projet de mise en œuvre de l'organisme fondé sur une analyse des écarts internes.

4.6 Lors de la deuxième étape (délai d'un an), l'organisme devrait démontrer que son système comprend un plan de gestion de la sécurité établi dans un document, des politiques et procédures relatives aux composantes requises du SGS établies sur un document, ainsi qu'un processus de compte rendu des occurrences avec les éléments connexes tels que la formation, une méthode pour recueillir, conserver et diffuser les données et un processus de gestion du risque.

4.7 Lors de la troisième étape (délai de deux ans), l'organisme devrait montrer que, outre les éléments déjà visés pendant la deuxième étape, il a établi un processus de détermination proactive des dangers et les méthodes connexes pour recueillir, conserver et diffuser les données ainsi qu'un processus de gestion du risque. Il aurait aussi à démontrer qu'il a mis en place les composantes requises que sont le document du plan de gestion de la sécurité, les politiques et procédures documentées, le processus de compte rendu réactif sur les occurrences et la formation, ainsi que le processus pour la détermination proactive des dangers.

4.8 La dernière étape (délai de trois ans) exigerait que l'organisme démontre que, outre les éléments déjà visés lors des deuxième et troisième étapes, il a aussi réglé les questions de la formation, de l'assurance de la qualité et de la préparation aux urgences.

## 5. CONCLUSION

5.1 L'Inde estime qu'avec l'adoption de l'approche évoquée ci-dessus, le programme national de sécurité et la mise en œuvre du SGS dans tous les secteurs seront réalisés de façon à permettre à l'aviation de fonctionner de façon sûre dans le contexte indien et dans le contexte international.