



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation

#### DÉVELOPPEMENT DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ DES ÉTATS

(Note de travail présentée par le Portugal, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres<sup>2</sup>, par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>3</sup> et par Eurocontrol)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les programmes de sécurité des États se rapportent à l'ensemble de la législation, des procédures, des initiatives et des activités à l'échelle nationale et au rôle qu'ils peuvent endosser afin de permettre le fonctionnement sûr du secteur de l'aviation, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago. L'expérience acquise en Europe a permis d'identifier les éléments des programmes de sécurité des États qui méritent d'être améliorés et approfondis par des mesures de l'OACI, notamment en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, la supervision de la sécurité et une meilleure utilisation des recommandations.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à donner la suite figurant au point 5, en particulier concernant la Résolution proposée à l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par le Portugal.

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, 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. Les 27 États sont également membres de la CEAC.

<sup>3</sup> Albanie, l'Ex-République yougoslave de Macédoine, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Norvège, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les programmes de sécurité des États se rapportent à l'ensemble de la législation, des procédures, des initiatives et des activités à l'échelle nationale et au rôle qu'ils peuvent endosser afin de permettre le fonctionnement sûr du secteur de l'aviation, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago. Dans ce contexte, les organes nationaux exercent des fonctions spécifiques en matière de réglementation, d'enquête et d'offre de services.

1.2 L'expérience acquise en Europe a permis d'identifier les éléments des programmes de sécurité des États qui méritent d'être améliorés et approfondis par des mesures de l'OACI.

## 2. GESTION DE LA SÉCURITÉ

2.1 L'augmentation du volume du trafic aérien nécessitera des mesures supplémentaires afin de maintenir un niveau de sécurité satisfaisant. Il importe par conséquent d'explorer de nouveaux moyens de gestion de la sécurité afin d'analyser la sécurité des activités aériennes et la gestion du trafic aérien dans un approche globale.

2.2 L'efficacité d'un système de gestion de la sécurité passe par la systématisation de l'élaboration de politiques, de procédures et de pratiques de sécurité en vue de permettre à l'entreprise de réaliser ses objectifs en la matière. À l'instar des autres fonctions de gestion, la gestion de la sécurité implique des services de planification, d'organisation, de communication et d'orientation. Afin de maintenir la sécurité de l'ensemble du monde de l'aviation, il est important de garantir la cohérence dans l'utilisation des systèmes de gestion de la sécurité dans toutes les disciplines et tous les secteurs concernés, notamment les fonctions de surveillance et de régulation de la sécurité.

2.3 Les systèmes de gestion de la sécurité ne pourront être exploités à la hauteur de leur potentiel que lorsque ce concept sera adopté à l'échelle internationale, par tous les États contractants et, au sein de ces États, par un maximum d'organisations du secteur. L'expérience positive acquise par l'Europe dans le cadre de l'intégration de systèmes de gestion de la sécurité dans les activités aériennes, dans la gestion du trafic aérien et dans les activités des aéroports devrait encourager leur mise en œuvre à l'échelle internationale.

2.4 À la suite de la 35<sup>e</sup> Assemblée, plusieurs États européens, en coopération avec Eurocontrol, ont étudié de nouvelles approches dans le domaine de la modélisation des menaces, des méthodes de validation des systèmes de sécurité et de l'identification d'interfaces critiques.

2.5 À l'heure actuelle, il n'existe encore aucune méthode de validation reconnue à l'échelle internationale qui couvre tous les aspects des nouveaux concepts porteurs de modifications fondamentales dans le secteur du transport aérien, en particulier dans la gestion du trafic. La mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien international de l'OACI a entraîné la mise en place de systèmes opérationnels régionaux et nationaux qui requièrent des autorités de supervision nationales et des prestataires de services qu'ils évaluent leur incidence sur la sécurité. L'harmonisation des méthodes de validation des systèmes de sécurité est une étape essentielle à la mise en œuvre d'une approche normalisée à l'échelle internationale. L'élaboration d'une norme internationale devrait s'effectuer en coopération avec les États contractants, les organisations concernées et le secteur de l'aviation.

### 3. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

#### 3.1 Les normes et pratiques recommandées pour la supervision de la sécurité (SARP)

3.1.1 Les États ont la responsabilité de superviser les systèmes de sécurité des opérateurs et des services nationaux de transport aérien civil. En règle générale, cette supervision s'effectue par l'intermédiaire d'organes de régulation nationaux, dont la mission consiste à garantir la conformité avec les règles et les procédures établies.

3.1.2 En Europe, il existe des règles et des procédures normalisées pour la mise en œuvre de la supervision de la sécurité dans le domaine des aéroports et des services de navigation aérienne. Elles créent des conditions de concurrence équitable pour la certification des services de navigation aérienne et constituent un mécanisme qui tient compte des systèmes de gestion de la sécurité mis en œuvre et exploités par les prestataires de service.

3.1.3 L'application de ces règles et procédures a porté ses fruits, notamment en ce qui concerne la clarté et l'harmonisation des activités de supervision de la sécurité. Elle a également servi de plateforme pour la mise en place des moyens et des niveaux de compétence nécessaires au sein des organes de régulation nationaux et a servi de référence pour l'élaboration de formations du personnel de ces organismes.

3.1.4 Les avantages de cette approche ne se limitent pas à des segments spécifiques du secteur de l'aviation mais peuvent s'étendre à l'ensemble du secteur. Il est dès lors recommandé que l'OACI élabore des normes et des documents d'orientation en vue de faciliter le développement d'organisations nationales de supervision de la sécurité et de renforcer cet élément essentiel du programme de sécurité général.

#### 3.2 La coopération entre les États dans le domaine de la supervision de la sécurité

3.2.1 Les États font face à une demande accrue de supervision du secteur du transport aérien, qui requiert la création d'organes de régulation nationaux qui disposent d'une palette de moyens et de compétences plus étendue qu'auparavant, ou l'amélioration de ceux qui existent. Des efforts considérables sont consentis afin de développer des fonctions de régulation de la sécurité à l'échelle nationale par l'augmentation des moyens et de la formation.

3.2.2 Toutefois, la supervision de la sécurité est compliquée par la nécessité d'accords bi- ou multilatéraux. C'est le cas par exemple dans le domaine de la gestion du trafic aérien, dont les services transfrontaliers et les structures aériennes multinationales nécessitent des accords de supervision et de régulation appropriés. Cette situation a amené les États à envisager la possibilité d'accords de coopération sous-régionaux visant à la mise en commun des infrastructures et des savoir-faire nationaux en vue d'améliorer l'efficacité des systèmes de supervision de la sécurité.

3.2.3 L'expérience a révélé que les États souhaitent obtenir des conseils d'ordre juridique en ce qui concerne ces accords de coopération et sur les mesures pratiques qui garantiront l'efficacité des organes de régulation nationaux dans des situations institutionnelles plus complexes.

#### 4. MEILLEURE UTILISATION DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

4.1 Les paragraphes 6.5, 6.7 et 6.10 de l'annexe 13 de la Convention de Chicago présentent les dispositions internationales qui régissent les «enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation» et disposent que «l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident rendra public le rapport final aussitôt que possible» et «qu'un État qui reçoit des recommandations de sécurité informera l'État qui a présenté les propositions des mesures préventives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre, ou des raisons pour lesquelles il n'en prendra pas» et les circonstances dans lesquelles le rapport final devra être communiqué à l'OACI.

4.2 Certains États ont défini une obligation pour chaque destinataire d'une recommandation de sécurité impliquant un délai d'exécution, conformément au paragraphe 6.10 susmentionné, et ont déjà imposé que les mesures prises à la suite de ces recommandations soient communiquées publiquement.

4.3 D'autre part, un grand nombre de recommandations ont trait à la sécurité et pourraient intéresser d'autres États qui ne sont pas directement concernés; à l'heure actuelle, il est très difficile pour un État de connaître l'ensemble des recommandations de sécurité émises par les divers organes d'enquête. En outre, certains États ont pris des mesures de sécurité qui ne s'inspirent pas directement de l'analyse des notifications des incidents et accidents. Enfin, certaines recommandations s'adressent aux organisations internationales de l'aviation civile.

4.4 Les États gagneraient à tirer parti des travaux déjà effectués et à partager leurs expériences. L'OACI pourrait également offrir, par l'intermédiaire de son site web FSIX, un accès direct aux mesures prises par des organisations internationales à la suite de recommandations et par les États en vue d'améliorer la sécurité lorsqu'elles ne suivent pas une recommandation de sécurité.

4.5 Afin de permettre aux États d'adopter une approche proactive, il serait utile pour l'OACI de mettre en place une procédure visant à identifier, parmi toutes les recommandations qu'elle reçoit, celles qui ont un impact général et les diffuser sur son site FSIX.

4.6 Cette procédure facilitera et complètera la mise en œuvre de la recommandation 2.1 d) 2) de la résolution 3-1, qui définit un «cadre de sécurité pour le XXI<sup>e</sup> siècle», approuvée par la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), qui recommande à l'OACI d'envisager «d'améliorer le processus d'élaboration et d'adoption des normes et pratiques recommandées en utilisant systématiquement les recommandations publiées par les organismes qui effectuent des enquêtes sur les accidents». Cette procédure constituerait une source précieuse d'informations utiles dans le cadre du plan international de sécurité de l'aviation.

4.7 À cet égard, les États européens ont pris acte du fait que le Conseil, au cours de sa 179<sup>e</sup> session, a demandé au secrétaire général d'élaborer une procédure formelle en vue d'examiner les recommandations de sécurité communiquées à l'OACI et de prendre les mesures appropriées les cas échéant. Les propositions énoncées dans ce chapitre complètent cette initiative.

## 5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

### 5.1 L'Assemblée demande au Conseil:

- a) de soutenir le développement des programmes de sécurité des États conformément aux dispositions de la Convention de Chicago, en identifiant les éléments qui pourraient être fournis par l'OACI, en particulier afin de poursuivre la promotion de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les États contractants dans toutes les disciplines associées à la sécurité et d'inciter tous les États contractants et tous les organismes du secteur de l'aviation à s'engager à les mettre en œuvre rapidement;
- b) de faciliter l'utilisation de modèles d'évaluation des risques par les États contractants et par le secteur de l'aviation et leur intégration dans le programme de sécurité de chaque État;
- c) de collecter des données internationales qui facilitent la quantification des modèles précités d'évaluation des risques par l'OACI et le partage des données sur l'utilisation des aéronefs;
- d) d'élaborer des normes internationales et des documents d'orientation afin d'harmoniser les méthodes de validation des modifications opérées dans le cadre de la gestion du trafic aérien en prenant en considération les résultats des études menées par les États et les organismes contractants;
- e) d'élaborer des normes et des documents d'orientation connexes concernant la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, applicables à tous les secteurs de l'aviation et définissant les moyens, les procédures et le savoir-faire nécessaires pour les autorités nationales et régionales de régulation de la sécurité;
- f) d'élaborer des documents d'orientation dans le cadre des programmes de sécurité des États sur la base de quatre éléments du système de gestion de la sécurité de l'OACI: la politique et les objectifs en matière de sécurité, la gestion des risques pour la sécurité, la garantie de la sécurité et la promotion de la sécurité;
- g) de modifier le paragraphe 6.10 de l'annexe 13 de manière:
  - 1) à fixer un délai de réponse préliminaire aux recommandations en matière de sécurité;
  - 2) à ce que l'État contractant qui reçoit directement les recommandations de sécurité communique les mesures préventives prises ou envisagées, ou les raisons pour lesquelles aucune mesure n'a été prise. Les États contractants qui ne sont pas directement visés par les recommandations de sécurité devront également communiquer ces informations;

- h) de créer une structure, au sein de l'OACI, qui permette d'analyser, de réviser et de diffuser les recommandations de sécurité émises par les organes d'enquête des États contractants et qui ont un impact permanent sur la sécurité, afin d'identifier et de mettre en œuvre des mesures à l'échelle internationale.

— FIN —