



Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Bureau Afrique Orientale et Australe

**Onzième Réunion du sous-groupe Services de la circulation
Aérienne/Service d'Information Aéronautique/ Recherches et
Sauvetage
(ATS/AIS/SAR SG/11)
(Nairobi, Kenya, 26 - 30 Avril 2010)**

Point 7 de l'ordre du jour: Systèmes de gestion de la sécurité dans les services ATS

Gestion de la sécurité dans les services ATS

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE
<p>La présente note rappelle les principales préoccupations en matière de gestion de la sécurité, souligne les dispositions de l'Annexe 11 relatives à la gestion de la sécurité ainsi que le résultat de la 36^e session de l'Assemblée et de la réunion spéciale AFI RAN de 2008 en ce qui concerne la gestion de la sécurité</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>
REFERENCES
<p>Annexe 11 à la Convention de Chicago Résolutions de la 36e session de l'Assemblée (Doc) Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) Rapport de la réunion spéciale AFI RAN</p> <p>La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A</p>

1. INTRODUCTION

1.1 Les dispositions de l'OACI en matière de programme de gestion de la sécurité dans les services ATS sont devenues applicables pour la première fois en novembre 2005 conformément à l'Amendement 43 de l'Annexe 11. En mars 2006, le Conseil de l'OACI a adopté des dispositions harmonisées relatives à la gestion de la sécurité dans les Annexes 6,11 et 14, qui demandent aux États d'établir un programme de sécurité (**SSP**), et, dans le cadre de ce programme, demandent aux exploitants d'aérodrome, aux prestataires des services de la circulation aérienne et aux exploitants aériens de mettre en œuvre un Système

de gestion de la sécurité (SMS) acceptable a l'Administration. Les dispositions harmonisées qui dans les services ATS étaient contenues dans l'Amendement 44 de l'Annexe 11, sont devenues applicables à compter du 23 novembre 2006 pour les autorités nationales, les exploitants d'aérodrome et les prestataires des services de la circulation aérienne, et à compter du 1^{er} janvier 2009, pour les exploitants aériens. Les exigences s'appliquent également aux États qui ont la responsabilité d'établir un niveau acceptable de sécurité pour les activités ou la prestation de services.

1.2 Le 02 mars 2009, à sa 186e session, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement 47 de l'Annexe 11, qui découle, entre autres, d'un effort continu en vue de l'harmonisation des dispositions relatives à la gestion de la sécurité. Les dispositions de l'Amendement 47 qui se rapportent à la gestion de la sécurité, identifiées dans l'Annexe comme Amendement 47B, sont applicables à compter du 18 novembre 2010. Les États qui ne se seront pas conformés à ces dispositions à la date à laquelle elles sont devenues applicables sont obligés, en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago, de notifier la différence.

1.3 La réunion APIRG 15 qui s'est tenue a Nairobi (Kenya) du 26 au 30 septembre 2005 a formulé la Conclusion 15/32 : *Gestion de la sécurité dans les services ATS*, qui demandait aux États qui ne l'avaient pas fait de mettre en œuvre un programme systématique et approprié de gestion de la sécurité dans les services ATS afin de s'assurer que la sécurité est maintenue dans la fourniture des services ATS dans les espaces aériens et aux aérodromes.

1.4 La réunion SP AFI RAN de Durban (Afrique du Sud 2008) a noté que le Comité directeur du Programme africain complet de mise en œuvre (ACIP) avait, entre autres, donné à l'ACIP les directives concernant le renforcement de la culture de la sécurité de l'aviation pour les fournisseurs de services aéronautiques en Afrique, en vertu desquelles un certain nombre d'objectifs, y compris l'assistance et la formation, devaient être réalisés.

2. DISCUSSION

2.1 La réunion voudra **bien se** rappeler les résultats de la 36e session de l'Assemblée de l'OACI en ce qui concerne le renforcement de la sécurité de l'aviation, en particulier la Résolution A36-7: *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité* (qui annule et remplace la Résolution A33-16), l'Appendice A : *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* et l'Appendice W : *fourniture des services de la circulation aérienne*. La Résolution A36-7 traite également du concept de la « culture juste ». Des extraits des Appendices A et W sont reproduits ci-après.

Appendice A – Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde – Paragraphe 4 et 5 du dispositif:

4. Demande instamment aux États de **renforcer** le cadre mondial de la sécurité de l'aviation en:

- (a) Partageant les informations appropriées relatives à la sécurité entre États, toutes les autres parties prenantes de l'aviation et le public;
- (b) Mettant rapidement en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité à

travers l'industrie aéronautique, pour compléter le cadre réglementaire existant;

- (c) Faisant la promotion d'une culture juste par la création d'un environnement dans lequel la communication et le partage des informations sont encouragés et facilités et dans lequel des actions correctrices sont entreprises à temps lorsque des carences sont signalées;
- (d) **Transmettant** à l'OACI des données sur les accidents et les incidents tel que cela est exigé;

5. Demande instamment aux États d'exercer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP), et de s'assurer eux-mêmes que les exploitants étrangers qui évoluent dans leur territoire reçoivent une supervision adéquate de leur État **d'origine** et prennent les mesures appropriées lorsque cela est nécessaire pour préserver la sécurité;

APPENDICE W – Fourniture des services de la sécurité aérienne- Paragraphe 3 du dispositif.

Les États devraient veiller à ce que des programmes de gestion de la sécurité soient introduits par le fournisseur **désigné** des services de la circulation aérienne dans tous les espaces aériens et dans tous les aérodromes où des services de la circulation aérienne sont fournis.

2.2 En outre, l'Assemblée a adopté la Résolution A36-8: *Non-divulcation de certaines données d'accident et d'incident* qui annule et remplace la Résolution A33-17, la Résolution A36-9: *Protection des informations de la collecte des données sur la sécurité et systèmes de traitement visant à améliorer la sécurité de l'aviation*, qui annule et remplace la Résolution A35-17, et la Résolution A36-10: *Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile* qui annule et remplace la Résolution A31-10.

2.3 L'Annexe 11, section 2.27 dispose que les États établiront un programme de sécurité de l'État afin de réaliser un niveau acceptable de sécurité de l'aviation civile, et que les États exigeront, dans le cadre de leur programme national de sécurité, qu'un fournisseur de services de la circulation aérienne mette en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable à l'État qui, au minimum :

- a) Identifie les risques de sécurité;
- b) Assure la mise en œuvre de mesures correctrices nécessaires pour maintenir la performance de sécurité convenue;
- c) Prévoit une surveillance continue et une évaluation régulière des performances de la sécurité;
- d) Vise une amélioration continue.

2.4 Afin d'aider les États dans l'élaboration de leurs SSP, un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un SSP est contenu dans le supplément D de l'Annexe 11, et des

orientations supplémentaires sur un programme de sécurité de l'État sont contenues dans le manuel de gestion de la sécurité (SMM) (Doc 9859). Un extrait du supplément D de l'Annexe 11 se trouve à l'**Appendice A** de la présente note de travail.

2.5 Le cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un système de gestion de la sécurité se trouve dans l'Appendice 6 de l'Annexe 11. Des orientations détaillées sur des systèmes de gestion de la sécurité sont contenues dans le doc 9859; des procédures associées sont contenues dans les PANS-ATM (Doc 4444). Un extrait de l'Appendice 6 de l'Annexe 11 est reproduit à l'**Appendice B** de la présente note de travail.

2.6 La réunion voudra peut-être rappeler que si les éléments contenus dans les suppléments à une Annexe (à la Convention de Chicago) servent pour l'orientation, les éléments contenus dans les Appendices à une norme d'une Annexe font partie de la norme. En conséquence, le supplément D de l'Annexe 11 est un élément d'orientation et l'Appendice 6 de l'Annexe est une norme dont l'absence de mise en œuvre devrait être notifiée conformément à l'article 38 de la Convention de Chicago. En outre, la réunion voudra par ailleurs noter que cela fait partie de l'Amendement 47B de l'Annexe 11, qui deviendra applicable le 18 novembre 2010.

2.7 L'attention de la réunion est appelée sur la "Note 2" de la norme 2.27.4 en ce qui concerne les champs des services de la navigation aérienne autres que les services ATS, lorsque ces autres services sont fournis sous l'autorité d'un fournisseur de services ATS. La note se lit comme suit :

La fourniture des services AIS, CNS, MET et/ou SAR, lorsqu'elle est effectuée sous l'autorité d'un fournisseur de services ATS, est subordonnée aux exigences des paragraphes 2.27.3 et 2.27.4. Lorsque la fourniture de ces services est entièrement ou partiellement assurée par une entité autre qu'un fournisseur de services ATS, les exigences prévues aux paragraphes 2.27.3 et 2.27.4 se rapportent aux services qui sont effectués sous l'autorité du fournisseur de services ATS, ou des aspects de ces services qui ont des implications opérationnelles directes.

(Le paragraphe 2.27.3 a trait à l'exigence prévue dans le cadre du SSP pour établir un SMS; le paragraphe 2.27.4 a clairement défini les lignes de responsabilité en matière de sécurité, notamment une responsabilité directe en matière de sécurité de la part de la haute direction).

2.8 Afin de guider les Etats dans leur planification de la mise en œuvre des dispositions de la section 2.27 de l'Annexe 11, l'OACI a prévu dans le Doc 9859, 2e Edition, un certain nombre d'outils, notamment un modèle pour la réalisation d'une analyse des écarts, et une approche graduelle à la mise en œuvre. Il convient de noter que le Doc 9859 est un document vivant qui, sur la base notamment des expériences mondiales de mise en œuvre, est continuellement amélioré.

2.9 Une mise en œuvre réussie des dispositions relatives à la gestion de la sécurité fondée uniquement sur la documentation n'est pas pratique. Un élément essentiel préparatoire et permanent de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité est la formation. C'est ainsi que le Secrétaire Général de l'OACI, dans la lettre aux Etats Réf. : AN 11 46-06152 du 30 juin

2006, a annoncé sept (7) cours de SMS qui se tiendront dans chacune des zones d'accréditation des sept bureaux régionaux de l'OACI. En conséquence, deux de ces cours sont destinés à la région AFI (zones ESAF et WACAF).

2.10 Reconnaissant la nécessité d'actions supplémentaires pour s'assurer qu'il existe suffisamment de possibilités de formation sur les SMS et pour satisfaire l'intention du Point 2.2 de la Recommandation 2/2 de la Conférence des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile sur une Stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, le Secrétaire Général a également annoncé que l'OACI dispenserait des cours de « formation des formateurs » sur le SMS pour permettre le développement des ressources en plus grand nombre que ce que les cours régionaux de formation en SMS permettraient. L'objectif de cette formation était de permettre aux Etats de devenir autonomes, aussi bien dans la mise en œuvre des SMS que dans la fourniture de la formation en SMS. **Il a par ailleurs été envisagé que les Etats disposant de ressources internes établissent des liens de coopération pour aider d'autres Etats dans la mise en œuvre des SMS, confirmant ainsi la coopération comme étant nécessaire pour la mise en œuvre mondiale du SMS.** La formation serait dispensée sur demande spécifique d'Etats individuels ou de groupes d'Etats, et dans des conditions particulières qui comprennent la mise à disposition d'instructeurs par l'OACI et la fourniture par l'Etat (ou les groupes d'Etats) qui en font la demande des dépenses de voyage et de subsistance pour les instructeurs.

2.11 La réunion voudra **bien** noter avec appréciation que la plupart des formations envisagées qui seraient réalisées dans le cadre du partage des coûts ci-dessus, ont été mises à disposition pour les Etats AFI dans le cadre de l'ACIP, ce qui a permis que ces formations puissent se faire à moindre coût pour les Etats. La liste des activités de l'ACIP à cet effet, couvrant des **actions passées** et à venir, est reproduite à l'**Appendice C** à la présente note de travail. On peut trouver des informations à jour sur les activités de l'ACIP à l'adresse suivante : <http://www2.icao.int/en/acip/Pages/default.aspx>

2.12 Sur la base de ce qui précède, la réunion ATS/AIS/SAR SG/11 voudra **bien** approuver les projets de conclusions suivants :

PROJET DE CONCLUSION 11/X : MISE EN OEUVRE DE LA GESTION DE LA SECURITE DANS LA REGION AFI

Il est conclu que les Etats AFI soient invités instamment à prendre les mesures nécessaires, y compris l'élaboration et la promulgation de dispositions législatives/réglementaires afin de :

- a) Mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 11 relatives à la gestion de la sécurité ;*
- b) Prioriser l'application des dispositions des Résolutions A36-8, A36-9 et A36-10 concernant la collecte et la protection des informations sur la sécurité, et l'amélioration de la prévention des accidents ;*
- c) Tirer entièrement profit des occasions de formation offertes par l'OACI dans le cadre de l'ACIP et d'autres programmes ;*
- d) Utiliser les éléments indicatifs fournis par l'OACI, notamment le Manuel de*

la gestion de la sécurité (SMM) (Doc 9859) en tenant compte des améliorations apportées de temps en temps à ces éléments indicatifs par l'OACI.

(Ce Projet de Conclusion annule et remplace la Conclusion 15/32 d'APIRG)

***PROJET DE CONCLUSION 11/X : ETATS DE MISE EN OEUVRE DES DISPOSITONS
RELATIVES A LA GESTION DE LA SECURITE DANS LA
REGION AFI***

Il est conclu qu'afin d'établir l'état de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 11 relatives à la gestion de sécurité dans la région AFI, et pour faciliter les stratégies régionales de planification et de mise en œuvre :

- a) Les bureaux régionaux ESAF et WACAF fassent circuler un questionnaire visant à recueillir des informations sur l'état de mise en œuvre dans la région AFI ; et*
- b) Les Etats soient invités instamment à se joindre aux efforts des bureaux régionaux, et à répondre aux questionnaires dans un délai minimum.*

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
 - b) Approuver les Projets de Conclusions 11/XX et 11/YY qui figurent au paragraphe 2.12 de la présente note de travail.
-