

Programme belge de sécurité aérienne

Élaboré par la Direction générale Transport aérien en collaboration avec le Service public fédéral Mobilité et Transports et la Cellule d'enquête sur les accidents et incidents aériens

Version : 2.0

Date : 1er août 2017

1 Avant-propos

Une des tâches de l'État belge est de créer un environnement dans lequel le secteur aérien peut exercer ses activités en jouissant du niveau de sécurité le plus élevé possible. La Direction générale Transport aérien (DGTA) est responsable, pour le compte de l'État belge, de l'élaboration et du maintien du Programme belge de sécurité aérienne (Belgian Aviation Safety Programme : BASP) conformément aux exigences de l'OACI.

Le BASP s'applique à la DGTA ainsi qu'à la Cellule d'enquête sur les accidents et incidents aériens (Air Accident Investigation Unit (Belgium) : AAIU(Be)) et au Ministère de la défense. Le BASP est une description des différents règlements et activités visant à maintenir et à améliorer la sécurité aérienne. Il explique la manière dont la Belgique respecte les règlements UE et les exigences de gestion de la sécurité visées dans les Annexes à la Convention de Chicago.

Le BASP décrit la manière dont la Belgique s'est assurée, sur le plan législatif, que les prestataires de services mettent en place les systèmes de gestion de la sécurité requis, que la DGTA contrôle le fonctionnement de ces systèmes de gestion de la sécurité et que les responsabilités des prestataires de services individuels en Belgique soient clairement définies. Le BASP sert également d'outil pour décrire le réseau complexe de règlements liés aux secteurs individuels de l'aviation comme un tout unique et clair, et ce dans le but d'améliorer la sécurité aérienne. *Le BASP traite également de l'aspect de l'assurance de la sécurité et précise essentiellement la manière dont la supervision de la sécurité est exercée au sein de l'État belge.*

Enfin, le BASP se penche sur la gestion des risques pour la sécurité. L'approche de la gestion de la sécurité va bien au-delà du respect des règlements. Elle vise à développer une gestion proactive et factuelle des risques conduisant à des actions ciblées, et à englober et améliorer la performance dans les domaines présentant un risque élevé. Par conséquent, le BASP décrit la manière dont les risques pour la sécurité sont évalués et limités de manière collective au sein de l'État belge. Le BASP intègre le Plan belge de sécurité aérienne (BPAS). Le BPAS identifie les risques spécifiques touchant actuellement la sécurité aérienne nationale. Ces risques sont limités par les mesures de sécurité prises par le secteur et la DGTA.

Eugeen Van Craeyvelt,



Pour ^{ai.} Président du Service public fédéral Mobilité et Transports
En charge de la Direction générale Transport aérien

par suppléance, Quentin Druart, Directeur P&O

2 Le BASP/ BPAS et sa relation avec l'EASP/ EPAS

Le programme européen de sécurité aérienne (EASP) comprend un ensemble intégré de règlements au niveau de l'Union, ainsi que les activités et les procédures utilisées pour la gestion conjointe de la sécurité de l'aviation civile au niveau européen. Il ne s'agit pas d'un plan d'activités, mais plutôt de l'équivalent fonctionnel, au niveau de l'UE, du programme national de sécurité décrit à l'annexe 19 de la convention de Chicago.

Le document relatif à l'EASP explique la manière dont la sécurité est gérée dans l'UE et les États membres, par l'effet non seulement de la législation de l'Union, mais également d'autres politiques, pratiques et actions. Il présente un « instantané » de l'ensemble des règles et des procédures qui contribuent, de manière intégrée, à la prévention des accidents et à la sécurité des activités aéronautiques dans l'Union.

On peut trouver l'EASP sur le site web de l'EASA :

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/aviation_safety_programme_2ndedition.pdf

Dans certains domaines, les responsabilités qui incombent aux États membres en vertu de la convention de Chicago ont été transférées à l'Union. Le document relatif à l'EASP explique comment l'Union européenne s'acquitte des obligations internationales découlant de ce transfert de responsabilités. En décrivant les procédures utilisées pour gérer conjointement la sécurité au niveau européen, et notamment la manière dont la Commission européenne, les États membres et l'EASA coopèrent pour détecter les situations dans lesquelles la sécurité n'est pas garantie et prennent des mesures afin d'atténuer les risques pour la sécurité, le document relatif à l'EASP contribue à clarifier où se situent les différentes responsabilités pour la sécurité au sein de l'UE et comment l'UE dans son ensemble peut atteindre et maintenir des performances satisfaisantes en termes de sécurité. Il permet également de rendre les choses transparentes pour tous les acteurs concernés par la sécurité.

L'objectif global de l'EASP est de s'assurer que le système de gestion de la sécurité aérienne au sein de l'UE génère une performance de sécurité qui est la meilleure de toutes les régions du monde, que cette performance soit uniforme dans l'ensemble de l'UE et qu'elle continue à s'améliorer au fil du temps.

L'EASP est complété par le plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS), qui recense les risques spécifiques auxquels le système européen de sécurité aérienne est actuellement confronté et propose des mesures visant à remédier à ces risques. L'EPAS relie les risques/problèmes de sécurité identifiés et les mesures prises pour y remédier. Il a été élaboré, convenu et mis en œuvre en collaboration entre l'EASA, les AAN et le secteur. Il n'est pas encore légalement contraignant et se fonde sur les initiatives de coopération menées par toutes les parties concernées pour soutenir les actions identifiées dans le plan et pour veiller à sa mise à jour continue et à son efficacité.

L'EPAS et le BPAS sont des documents complémentaires. Les adaptations annuelles au plan permettent de revoir les actions au vu de la performance et des progrès atteints, et déterminent si les problèmes sont mieux abordés à l'échelle nationale ou dans le cadre d'une action collective paneuropéenne.

Les risques identifiés dans l'EPAS sont atténués par les mesures de sécurité prévues par l'EASA, Eurocontrol, la Commission européenne, le secteur et les États membres de l'EASA. Tous les partenaires coopèrent, rationalisent leurs activités et conjuguent leurs efforts pour continuer à réduire le taux d'accidents. Via le BPAS, la DGTA vise à contribuer à la réalisation de l'EPAS pour le compte de la Belgique.

3 Cadre législatif en matière de sécurité

En Belgique, la législation aéronautique de base se compose de :

- la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne - Loi aéronautique belge ;
- l'Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Près de 70 arrêtés royaux et ministériels viennent compléter la législation de base. Les règlements aéronautiques sont disponibles dans la base de données électronique de la législation belge, <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> et sont coordonnés sur le site web de la DGTA <http://www.mobilit.belgium.be> (Code de l'Air).

Dès lors que la Belgique est un membre de l'Union européenne, la législation aéronautique de l'UE s'applique en Belgique à tous les domaines relevant de la compétence de l'UE. Le Règlement de base (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) constitue la réglementation de base de l'UE en matière de sécurité aérienne. Le Règlement de base (CE) n° 216/2008 et les règles adoptées pour sa mise en œuvre (les « règlements EASA ») contiennent les dispositions applicables à la plupart des aéronefs civils en Europe.

Le Règlement (CE) n° 216/2008 est la clef de voûte du système de sécurité aérienne de l'UE. Il a pour objectif d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe en instaurant des règles communes dans ce domaine. Il permet également la reconnaissance mutuelle des certificats, introduit une procédure d'inspections de normalisation en vue de contrôler l'application des règles par les États membres, et institue l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Le Règlement (CE) n° 216/2008 définit les « exigences essentielles » correspondant aux objectifs ambitieux et aux obligations que les autorités, les individus et les organismes sont tenus de respecter en vue d'atteindre l'objectif déclaré. Les exigences essentielles mettent en œuvre les normes et les pratiques recommandées décrites dans les annexes de la Convention de Chicago. Elles concernent les produits, pièces et équipements aéronautiques ; les exploitants intervenant dans la navigation aérienne, ainsi que les pilotes et les personnes, produits et organismes intervenant dans la formation et l'examen médical des pilotes ; les aérodromes ; et la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ATM/ANS) assurés dans l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité sur l'Union européenne.

En application du Règlement (CE) n° 216/2008, la Commission européenne a adopté un certain nombre de règlements d'exécution. Ces règles sont directement applicables dans les États membres et ne nécessitent pas de mesures nationales de transposition.

L'élaboration de règles de mise en œuvre pour le Règlement (CE) n° 216/2008 a donné lieu à l'adoption de deux séries distinctes d'exigences applicables aux autorités et aux organismes, respectivement :

a. Les exigences applicables aux autorités tiennent dûment compte des huit éléments cruciaux pour un système de supervision en matière de sécurité définis par l'OACI, étayant ainsi la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité, tout en servant l'objectif de normalisation énoncé dans le Règlement (CE) n° 216/2008. Ces exigences incluent en outre des éléments qui sont essentiels à la mise en place d'un système global de gestion de la sécurité aérienne à l'échelle de l'UE, englobant les responsabilités de l'UE et des États membres en matière de gestion de la sécurité.

b. Les exigences applicables aux organismes, dans la plupart des domaines de l'aviation, comprennent des exigences générales « consolidées » pour les systèmes de gestion (de la sécurité). Les exigences applicables aux organismes sont conçues pour intégrer les normes de l'OACI de façon à garantir la compatibilité avec les systèmes de gestion existants et à favoriser une gestion intégrée. Les exigences pour les systèmes de gestion sont adaptées à la taille, à la nature ou à la complexité des activités des organismes du secteur aérien, ainsi qu'au modèle d'entreprise qu'ils suivent, quel qu'il soit, ce qui permet de les appliquer de façon proportionnée.

L'Arrêté ministériel du 20 janvier 2009 désigne la DGTA comme l'autorité compétente de la Belgique pour les besoins des règlements EASA.

La législation aéronautique UE est disponible dans la base de données électronique de l'UE, EUR-Lex, où les textes juridiques de l'UE sont disponibles gratuitement (<http://eur-lex.europa.eu/>). On peut trouver le Règlement EASA et les règles adoptées pour sa mise en œuvre sur le site web de l'EASA, <http://easa.europa.eu/>.

En l'état actuel du droit de l'Union, les États membres restent responsables de la réglementation des domaines suivants :

- (a) la navigabilité des aéronefs énumérés à l'annexe II du Règlement (CE) n° 216/2008 (notamment certains aéronefs présentant un intérêt historique, les aéronefs expérimentaux, les aéronefs légers, etc.) ;*
- (b) l'exploitation des aéronefs dans le cadre d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues ;*

- (c) *la gestion du trafic aérien/les services de navigation aérienne, y compris leurs systèmes et constituants, qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée ;*
- (d) *les aérodromes qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle ;*
- (e) *les aérodromes qui ne remplissent pas au moins l'un des critères suivants :*
 - i. *ouverts au public,*
 - ii. *sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien,*
 - iii. *pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments, et :*
 - a. *qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins ; ou*
 - b. *qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères ;*
- (f) *sur décision d'un État membre, les aérodromes qui remplissent tous les critères énoncés au point e) mais qui n'excèdent pas une certaine taille.*

Des documents d'orientation non contraignants sont également publiés pour compléter les règlements UE (moyens acceptables de conformité). En ce qui concerne la législation UE, c'est l'EASA qui est principalement compétente pour émettre des moyens acceptables de conformité. Les documents d'orientation non contraignants sont disponibles sur le site web de l'EASA.

Des documents d'orientation non contraignants sont également publiés pour compléter la législation aéronautique belge (par voie de circulaires). En ce qui concerne la législation nationale, c'est la DGTA qui est principalement compétente pour publier des circulaires. Les circulaires sont disponibles sur le site web de la DGTA <http://www.mobilit.belgium.be>.

Tant la législation belge que la législation européenne en matière aéronautique se fondent sur les normes et pratiques recommandées internationales (Standards and Recommended Practices - SARP) approuvées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui est également connue sous le nom de Convention de Chicago, est la principale convention régissant la sécurité aérienne en Belgique, en Europe et à l'échelle internationale. Les SARPs approuvées par l'OACI dans le domaine de l'aviation sont publiées en tant qu'Annexes à la Convention. Elles sont mises en œuvre en Belgique via la législation UE, la Loi aéronautique belge et/ou d'autres règlements aéronautiques belges.

Le Règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile veille à ce que les professionnels de première ligne de l'aviation rendent compte des événements qui représentent un risque important pour la sécurité aérienne. Les systèmes volontaires de comptes rendus complètent les systèmes obligatoires. Le Règlement (UE) n° 376/2014 dispose que toutes les personnes physiques doivent notifier tout événement lié à l'exploitation, à la maintenance, à la réparation ou à la fabrication d'aéronefs aux services d'exploitation aéroportuaire ou de navigation aérienne. Le Règlement (UE) n° 376/2014 contient

également des dispositions relatives à la confidentialité et à l'utilisation des informations sur les événements. La circulaire CIR/MAS-01 de la DGTA donne des lignes directrices sur la mise en œuvre du Règlement (UE) n° 376/2014.

Le Règlement (CE) n° 2111/2005 instaure des règles concernant l'établissement et la publication d'une liste de l'UE, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union. La liste des compagnies aériennes interdites adoptée sur la base de ce règlement figure elle-même dans un règlement, ce qui lui confère une valeur juridique dans les États membres de l'UE. Cette liste est en effet établie par le Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission. Elle est régulièrement mise à jour.

4. Politique belge de sécurité aérienne et objectifs

4.1 Contexte du BASP

Sur la base des annexes 1 (licences du personnel), 6 (Règles de l'air), 8 (Navigabilité), 11 (Services de la circulation aérienne), 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation), 14 (Aérodromes) et 19 (Gestion de la sécurité) à la Convention, l'OACI a précisé les responsabilités et obligations qui, de manière générale, sont liées à la gestion de la sécurité pour ses États membres.

La gestion de la sécurité est mise en œuvre via les activités de la DGTA et des prestataires de services. La DGTA doit définir les objectifs quantitatifs de sécurité. Quant aux prestataires de services, ils doivent prévoir les fonctions requises pour la gestion de la sécurité et les systèmes pertinents de gestion de la sécurité dans le but d'atteindre les objectifs fixés. Dans le présent document, 'prestataires de services' fait référence aux services de contrôle de la circulation aérienne et services de navigation aérienne (ATC/ANS), aux exploitants d'aéroports, aux exploitants d'aéronefs, aux centres de formation agréés, aux centres de médecine aéronautique, aux organismes d'entraîneurs de vol synthétiques, aux organismes de production, aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité, aux organismes de maintenance et aux organismes de formation à la maintenance.

La DGTA réalise régulièrement une analyse d'écart dans le but de déterminer quelles actions devraient être mises en œuvre pour poursuivre l'application du BASP, avec un calendrier des actions. *La DGTA a actualisé l'analyse d'écart au cours de l'année 2017. Les actions dégagées à partir de l'analyse d'écart sont détaillées dans le plan de mise en œuvre du BASP. Le plan approuvé de mise en œuvre du BASP détermine les ressources nécessaires pour la mise en œuvre et le maintien du BASP.* La DGTA assure également la coordination du processus d'analyse d'écart, l'élaboration du plan de mise en œuvre du BASP, le contrôle et la communication relatifs au degré d'avancement du BASP, la formation au SSP/SGS et l'expertise technique des collaborateurs.

4.2 Politique belge de sécurité aérienne

La DGTA a fait de la sécurité son premier objectif. La DGTA s'engage à intégrer une culture de la sécurité dans toutes ses activités afin de veiller à ce que la sécurité aérienne soit gérée de manière aussi efficace que possible. Le niveau de sécurité actuel devrait être maintenu et, si possible, encore amélioré.

Les normes belges de sécurité aérienne doivent, au minimum, satisfaire aux exigences de l'OACI, de l'UE ainsi qu'aux exigences nationales applicables.

La DGTA promeut la sécurité et un environnement d'exploitation approprié pour le secteur aéronautique. Les principes de gestion de la sécurité, l'amélioration continue et une approche basée sur les risques sont les piliers de la sécurité aérienne en Belgique. La responsabilité en matière de sécurité est partagée entre l'Autorité (DGTA) et les organismes aéronautiques conformément à leurs domaines de responsabilité respectifs.

La DGTA fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports. Le Service public fédéral Mobilité et Transports s'engage à maintenir les ressources, l'expertise et le personnel nécessaires au sein de la DGTA à un niveau suffisant pour s'acquitter de ses obligations de sécurité aérienne.

Pour y parvenir, il mise notamment sur la formation continue et la coopération internationale.

Les collaborateurs de la DGTA et de l'AAIU(Be) sont informés de la politique belge de sécurité aérienne et de toute modification apportée à cette politique.

La dernière édition de la politique de sécurité de la DGTA se trouve sur le site web de cette dernière :

- https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/belgisch_veiligheidsprogramma_en_beleid (versions anglaise et néerlandaise) ;
- https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/programme_et_politique_belge_de_securite (versions anglaise et française).

4.3 Responsabilités en matière de sécurité

En matière de sécurité aérienne, le pouvoir législatif a dans une large mesure été transféré à l'Union européenne. Le Parlement européen, le Conseil de l'UE et la Commission européenne sont compétents pour promulguer des règlements en matière de sécurité aérienne qui sont directement applicables dans les États membres. L'EASA est responsable de nombreuses tâches qui ont traditionnellement appartenu aux autorités aéronautiques nationales (par ex. certification de type des aéronefs et approbation d'exploitants étrangers). Quant au pouvoir législatif national, il couvre les aéronefs et équipements visés à l'Annexe II au Règlement de base (CE) n° 216/2008.

La Loi du 27 juin 1937 (Loi aéronautique) portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne désigne la DGTA comme autorité aéronautique nationale chargée de missions englobant celles spécifiées dans la législation EASA (arrêté ministériel du 2 février 2009 et arrêté ministériel du 25 octobre 2013, art.4). La DGTA accorde des licences et autorisations, supervise les prestataires de services et émet des règlements aéronautiques complétant la Loi du 27 juin 1937 (arrêtés royaux et ministériels).

Le Directeur général de la DGTA est responsable de l'élaboration et du maintien du BASP. Le BASP est élaboré pour améliorer la sécurité aérienne en promouvant une coopération étroite entre le secteur aéronautique belge et la DGTA.

L'examen interne pour s'assurer de l'amélioration continue et de l'efficacité du BASP est coordonné par la Cellule Management System de la DGTA. Cet examen comprend également les activités de l'État conformément au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI, méthode de surveillance continue (USOAP CMA). La cellule travaille directement pour le Directeur général de la DGTA et est indépendant des services opérationnels.

Le besoin d'actualiser le BASP est évalué au moins une fois par an. La Cellule Management System de la DGTA est également responsable de l'évaluation du besoin d'actualiser le BASP et, si nécessaire, de la coordination de la mise à jour. Une modification du BASP peut émaner des parties au sein de la DGTA qui doivent envisager l'actualisation du BASP lorsqu'elles prennent connaissance d'un besoin de modification. Des parties nationales et internationales extérieures à la DGTA peuvent également prendre l'initiative de modifier le BASP. Le Président du Service public fédéral Mobilité et Transports et le Directeur général de la DGTA approuvent les modifications au BASP.

D'autres responsabilités de la DGTA sont également décrites dans l'EPAS.

4.4 Enquêtes sur les accidents et incidents

En Belgique, les enquêtes sur les accidents et incidents aériens sont réalisées par la Cellule d'enquête accidents et incidents aériens, la AAIU(Be). La AAIU(Be) est un service indépendant du Service public fédéral Mobilité et Transports qui mène des enquêtes indépendantes des activités administratives et de surveillance de la DGTA. Les enquêtes sur les accidents et incidents aériens sont menées conformément aux dispositions du Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et aux normes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Lorsqu'une décision est prise sur la nécessité de réaliser une enquête de sécurité, la gravité de l'incident et la probabilité qu'il se reproduise sont prises en considération. Même un incident ayant des conséquences mineures peut faire l'objet d'une enquête si celle-ci est susceptible de révéler des informations importantes pour l'amélioration de la sécurité générale et la prévention des accidents.

Les enquêtes de sécurité donnent lieu à l'établissement d'un rapport d'enquête contenant des recommandations de sécurité aux autorités compétentes et à d'autres parties concernées. Les recommandations de sécurité englobent l'avis des enquêteurs sur la manière d'éviter des accidents similaires dans le futur. La AAIU(Be) suit de près l'adoption des recommandations. Les enquêtes de sécurité sont réalisées uniquement dans le but d'améliorer la sécurité ; les enquêtes n'abordent pas les questions de culpabilité et de responsabilité ni celle de la responsabilité pour dommages.

4.5 Politique de mise en œuvre

Pratiquement tous les aspects des activités aéronautiques sont soumis à des autorisations. Les pilotes, les ingénieurs veillant à la maintenance des aéronefs et les personnes chargées du contrôle de la circulation aérienne doivent détenir une licence. Quant aux prestataires de services belges, ils doivent être titulaires d'un certificat. Un certificat de navigabilité ou encore une autorisation de vol doit être délivré(e) pour les aéronefs individuels. À l'exception des approbations des organismes de conception, toutes ces autorisations sont émises par la DGTA pour ce qui est des personnes physiques et des organismes aéronautiques en Belgique. Elles sont toutes émises conformément aux exigences légales définissant les critères qui doivent être remplis afin d'accorder une telle autorisation. Si, dans le cadre de sa surveillance, la DGTA constate des non-conformités aux exigences, elle peut intervenir en prenant des mesures administratives. La DGTA a le pouvoir de limiter, suspendre ou annuler des licences et certificats si elle constate que les critères pertinents ne sont plus remplis.

Une violation des articles de la Loi du 27 juin 1937 et des arrêtés y afférents constitue une infraction pénale en Belgique. En conséquence, ces infractions sont soumises à des sanctions pénales et à des amendes administratives. L'Inspection aéronautique sécurité de la DGTA mène des enquêtes sur les infractions pénales. Les infractions pénales sont soumises au Procureur du Roi compétent. Si une infraction est rejetée par le Procureur du Roi pour des raisons n'ayant aucun lien avec les éléments constitutifs de l'infraction, la DGTA infligera une amende administrative.

Le Règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile veille à ce que les professionnels de première ligne de l'aviation rendent compte des événements qui représentent un risque important pour la sécurité aérienne. Ce règlement dispose que (sauf dans les cas de négligence grave ou de manquement délibéré aux règles) aucune procédure pénale n'est intentée en ce qui concerne les infractions non préméditées ou commises par inadvertance, qui viennent à être connues des autorités compétentes seulement parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du système obligatoire de comptes rendus des événements.

5. Gestion des risques pour la sécurité aérienne

5.1 Exigences de sécurité pour les systèmes de gestion de la sécurité des prestataires de services

Un système de gestion de la sécurité implique une approche systématique englobant les structures administratives, la responsabilité, la politique de sécurité et les procédures requises pour la gestion de la sécurité. Le système de gestion de la sécurité est utilisé pour identifier les risques pour la sécurité, pour mettre en place des actions correctives visant à maintenir des niveaux appropriés de sécurité, pour réaliser un contrôle continu et une évaluation régulière des niveaux de sécurité, et pour tendre à l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité.

L'OACI exige que les organismes de formation agréés, les titulaires d'un certificat de qualification pour simulateur d'entraînement (FSTD), les centres aéromédicaux, les exploitants aériens, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports, les organismes de maintenance et les organismes de conception et de fabrication d'aéronefs mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfait aux exigences de l'Annexe 19 de l'OACI concernant la gestion de la sécurité.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les organismes de formation agréés, les titulaires d'un certificat de qualification pour simulateur d'entraînement (FSTD) et les centres aéromédicaux est mise en œuvre en Belgique via le Règlement (UE) n° 290/2012 du 30 mars 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les exploitants aériens est mise en œuvre en Belgique via le Règlement (UE) n° 965/2012 du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les prestataires de services de navigation aérienne est mise en œuvre en Belgique via le Règlement (UE) n° 1034/2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et le Règlement (UE) n° 1035/2011 du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les exploitants d'aérodromes est mise en œuvre en Belgique via le Règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes.

La DGTA a audité tous les systèmes belges de gestion de la sécurité aéroportuaire et a estimé qu'ils étaient également conformes aux exigences de l'OACI y afférentes. Les règles prévoient que les exploitants de tels aéroports qui ont besoin d'une certification mettront en œuvre et maintiendront un système de gestion qui intègre un système de gestion de la sécurité.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les prestataires de services d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National est mise en œuvre en Belgique via l'arrêté royal du 6 novembre 2010 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

L'exigence d'un système de gestion de la sécurité pour les organismes de maintenance agréés, les organismes de gestion du maintien de la navigabilité et les organismes de conception et de fabrication d'aéronefs n'a pas encore été mise en œuvre en Belgique. Les exigences existantes du Règlement (UE) n° 748/2012 et du Règlement (UE) n° 1321/2014 respectivement pour les autorités et les organismes n'ont pas encore été modifiées. Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité deviendront applicables conformément à la RMT.0251 de l'UE.

Via des audits annuels et des processus d'autorisation, la DGTA contrôlera et examinera le fonctionnement et le caractère approprié des systèmes de gestion de la sécurité des prestataires de services.

5.2 Accord sur la performance de sécurité des prestataires de services

Une partie importante du BASP vise à définir un niveau acceptable de sécurité en fixant des objectifs de performance de sécurité (OPS) et des indicateurs de performance de sécurité (IPS). Les OPS indiquent le niveau minimum que les prestataires de services doivent atteindre dans leurs activités. Le fait de savoir si le niveau de sécurité est atteint sera contrôlé via des IPS pertinents pour chaque objectif.

Le développement d'IPS belges se fonde sur des indicateurs européens et internationaux communs. En plus des indicateurs définis par l'EASA, des efforts ont été déployés pour développer un ensemble d'indicateurs aussi globaux que possible et pour prendre en considération les circonstances nationales. Ces IPS sont utilisés pour évaluer la performance de sécurité pour des problèmes de sécurité spécifiques (voir BASP, chapitre 9.2).

Le résultat des IPS les plus pertinents a été publié dans le BPAS. Ces résultats seront également publiés dans le Rapport annuel belge sur la sécurité conformément au Règlement (UE) n° 376/2014. L'efficacité des indicateurs de performance de sécurité est examinée chaque année en rapport avec l'évaluation du besoin d'actualiser le BPAS.

Les prestataires de services de la circulation aérienne sont soumis au Règlement (CE) n° 691/2010 qui porte sur l'amélioration de la performance des services de navigation aérienne. Ce règlement définit des indicateurs pour l'environnement, la capacité, la rentabilité et la sécurité. En ce qui concerne la sécurité, le règlement définit des objectifs pour l'efficacité de la gestion de la sécurité et prescrit l'application d'un outil d'analyse des risques pour la classification du degré de gravité ainsi que pour une culture d'équité.

À ce jour, la DGTA n'a pas encore fixé un niveau acceptable de sécurité (ALoS) applicable aux organismes dans le fonctionnement de leur SGS. On s'attend à ce que les indicateurs de sécurité du BPAS soient utilisés par les prestataires de services pour contrôler et mesurer la performance de sécurité.

Pour aider les organismes à mettre en œuvre un SGS et à définir les méthodes à suivre pour identifier les risques opérationnels, la DGTA a publié différents documents d'orientation sur le site web de la DGTA, notamment des documents du Safety Management International Collaboration Group (SMICG) et des documents de promotion de la sécurité de l'EASA.

5.3 Exigences pour la DGTA

Les règlements de l'EASA contiennent également des exigences applicables aux autorités. Les autorités sont tenues de mettre en place un système de gestion qui comprend une politique documentée et des procédures décrivant leur organisation ainsi que les outils et procédures disponibles. L'autorité doit également avoir un nombre adéquat de membres du personnel qualifiés ainsi que les procédures nécessaires pour évaluer et vérifier si les membres du personnel sont qualifiés et en nombres suffisants.

Par conséquent, la DGTA a mis en œuvre un système pour contrôler dans quelle mesure ses activités respectent les exigences applicables à l'autorité. La DGTA a mis en place un système de contrôle interne qui est un processus intégral conçu pour traiter les risques et pour donner une assurance raisonnable quant au fait que les objectifs de la DGTA sont atteints. Le système de contrôle interne détermine également les priorités de l'audit interne. Le système de contrôle interne sert à établir si la DGTA respecte les règlements et exécute correctement les processus, procédures et directives applicables. Le système se base sur le cycle PDCA ('Plan, Do, Check, Act') et contribue à l'amélioration continue des activités opérationnelles.

Le Manuel du système de gestion de la DGTA (MASM) et les manuels de procédures de la DGTA constituent des éléments essentiels du système de gestion requis.

6. Assurance de la sécurité aérienne

6.1 Surveillance de la sécurité

La surveillance de la sécurité réalisée par la DGTA se base essentiellement sur des autorisations et des licences, ainsi que sur la surveillance exercée via des inspections et audits sur le terrain.

La DGTA a décrit les processus par lesquels la surveillance de la sécurité des prestataires de services est réalisée. Ces processus tiennent compte des exigences internationales et nationales régissant chaque domaine. Les services opérationnels de la DGTA ont créé leurs propres procédures de surveillance qui reflètent les exigences de surveillance visées dans les modalités d'application (MA) pertinentes de l'UE. Elles sont décrites dans les manuels de procédures y afférents de la DGTA.

La DGTA a mis en place des systèmes pour traiter les manquements liés à la sécurité identifiés via des constatations d'audit. Celles-ci sont enregistrées par ordre de priorité. La constatation de niveau 1, la plus grave, est faite lorsque la DGTA estime que le niveau de conformité et la performance de sécurité a chuté en manière telle qu'il existe un risque majeur pour la sécurité aérienne. Conformément aux règlements UE, une telle constatation entraînera la suspension ou la limitation d'une autorisation ou l'interdiction de vol d'un aéronef ou, dans les cas les plus graves, des poursuites.

Les processus d'inspection et d'audit sont utilisés pour surveiller les activités du prestataire de services et son système de gestion de la sécurité, veillant ainsi à ce qu'ils respectent les exigences nationales et internationales. Généralement, les prestataires de services sont audités au moyen d'un plan de surveillance annuel. En outre, leurs activités sont contrôlées via des inspections de sécurité individuelles.

Les plans de surveillance des services opérationnels de la DGTA décrivent de manière détaillée les organismes ou services à auditer. Les audits sont réalisés par des inspecteurs qualifiés en audit conformément au processus d'audit pertinent. Après l'audit, le prestataire de services reçoit un rapport d'audit décrivant les constatations et demandant au prestataire de services de prendre toute action corrective appropriée. La DGTA évalue l'adéquation des actions correctives et il les approuve ou demande des explications supplémentaires si nécessaire.

6.2 Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité

Le système de comptes rendus obligatoires est mis en œuvre par la DGTA. La DGTA collecte des informations sur la sécurité de sources diverses. Une des principales sources de données est les rapports d'événements qui sont communiqués à la DGTA par toutes les personnes physiques liées au fonctionnement, à la maintenance, à la réparation ou à la fabrication d'aéronefs, à l'exploitation aéroportuaire ou aux services de navigation aérienne conformément au Règlement (UE) n° 376/2014. En outre, les accidents et incidents graves doivent être immédiatement signalés à la AAIU(Be).

Le système de comptes rendus volontaires est également mis en œuvre par la DGTA. Le système de comptes rendus volontaires des événements est utilisé pour collecter des données détaillées sur des événements et d'autres informations sur la sécurité qui ne relèvent pas du système de comptes rendus obligatoires. Ainsi, tout qui prend connaissance d'un problème affectant la sécurité aérienne pour lequel il n'est pas obligé de faire un rapport peut également soumettre un compte rendu volontaire.

Si la tâche de communiquer des événements à la DGTA a été confiée à une entité donnée dans l'organisme, le rapporteur ne doit pas nécessairement soumettre le compte rendu en personne. Dans ce cas, l'organisme utilisera un système pour s'assurer que l'obligation de rendre compte des événements est remplie.

La DGTA enregistre les comptes rendus reçus, sans identifier les informations, dans la base de données européenne des incidents ECCAIRS. Via ECCAIRS, la Belgique échange des informations sur la sécurité avec l'EASA et les autres États membres.

Outre les comptes rendus d'événements, les constatations d'audits et d'inspections, les informations provenant des systèmes de gestion de la sécurité ou des prestataires de services et les recommandations de sécurité des rapports d'enquêtes sur les accidents constituent également des sources d'informations sur la sécurité.

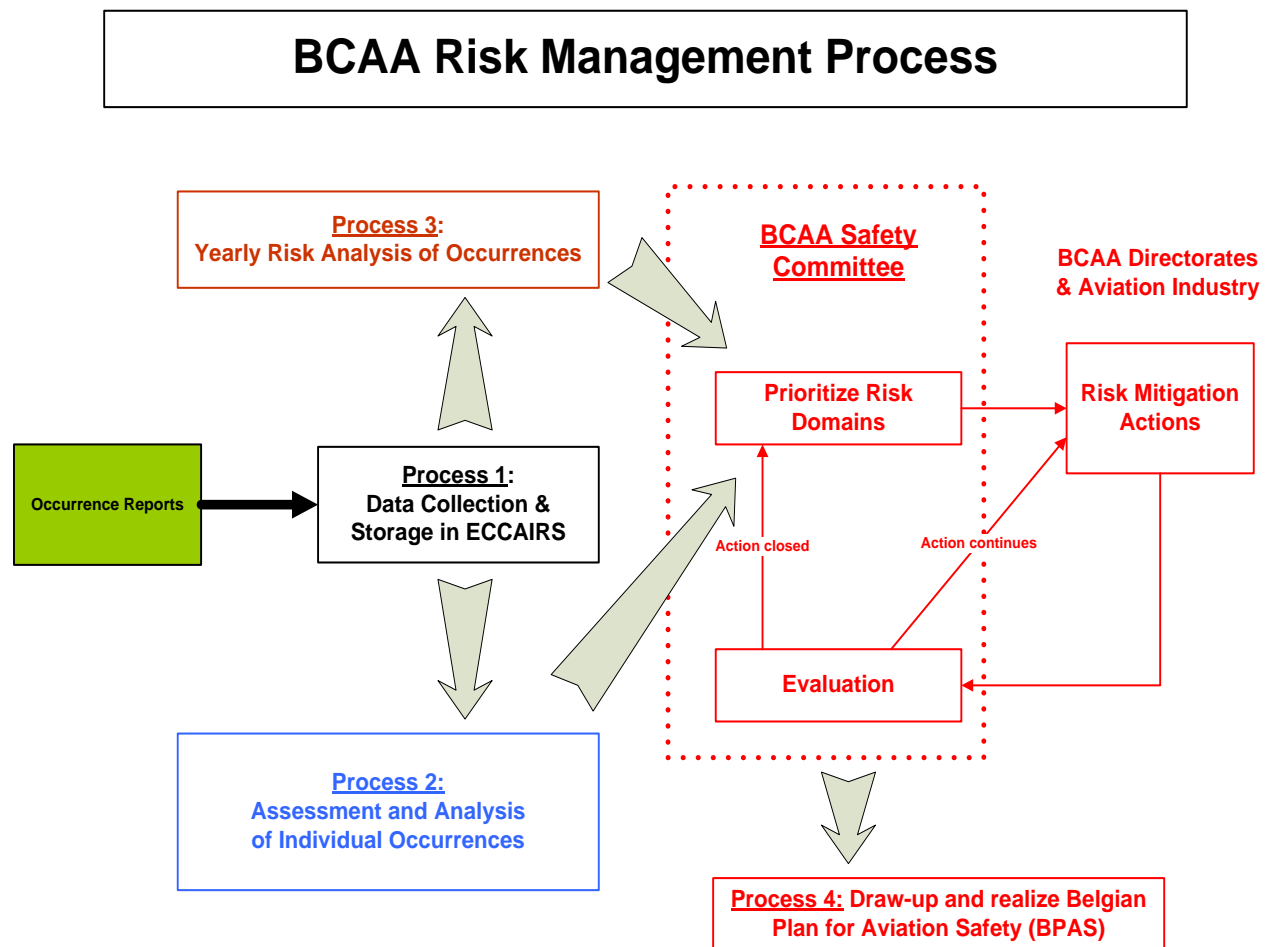
Les données sur les événements reçues via les comptes rendus d'événements sont utilisées en suivant le principe de la 'culture d'équité': les autorités s'abstiendront d'intenter une procédure pénale en ce qui concerne des infractions non préméditées ou commises par inadvertance dont elles prennent connaissance seulement parce que ces infractions ont été signalées dans le cadre du système obligatoire de comptes rendus des événements, sauf dans les cas de négligence grave ou d'actions punissables en vertu de la loi pénale. De même, les exploitants n'exerceront aucune discrimination contre les employés qui rendent compte d'un incident dont ils ont pris connaissance.

La DGTA évalue la probabilité et le degré de gravité de chaque événement qui a été porté à sa connaissance. Sur la base de l'ensemble des informations collectées concernant la sécurité, elle réalise une analyse pour identifier les principales

tendances affectant la sécurité ainsi que les facteurs contribuant aux incidents. Les informations analysées sont également utilisées pour définir les actions correctives à prendre si nécessaire.

Le niveau de risque d'un type spécifique d'événement est déterminé en combinant sa probabilité et le degré de gravité. La DGTA discute des différents types d'événements et se penche ensuite sur les risques aéronautiques à traiter en priorité, qui sont choisis en tenant compte de facteurs tels que le niveau des mesures d'atténuation des risques déjà mises en place. La DGTA est également responsable de l'évaluation, de l'approbation, de la modification et du suivi des actions correctives du BPAS.

La mise en œuvre du BASP a entraîné l'élaboration du BPAS. Ce plan fait partie de la politique belge de sécurité aérienne et vise à éliminer les sources potentielles de problèmes de sécurité en optimisant les activités de réglementation et de supervision. Le BPAS, qui est valable pour une période de cinq ans, se base sur les objectifs opérationnels issus du système de gestion des risques. Les actions correctives issues des recommandations de sécurité de l'AAIU(Be) sont également incorporées dans le BPAS. Les objectifs opérationnels contenus dans le BPAS sont fixés en concertation avec les prestataires de services belges. Le BPAS est approuvé par le Directeur général de la DGTA et est évalué et publié tous les ans.



La DGTA organise des réunions de consultation périodiques avec les représentants du secteur aéronautique belge pour communiquer les réalisations liées au BASP et pour présenter le BPAS, y compris toutes ses modifications et mises à jour. Le BPAS est évalué et publié tous les ans. Les prestataires de services et associations aéronautiques belges reçoivent une copie du BPAS chaque année.

Les collaborateurs de la DGTA et de la Cellule d'enquête accidents et incidents aériens sont informés chaque année du BPAS et de toute modification qui y est apportée.

6.3 Ciblage de la surveillance basé sur les risques

Les informations collectées sur la sécurité et les résultats des analyses sont utilisés pour cibler la surveillance sur la base des risques. Les actions sont ciblées, par exemple via une augmentation du nombre d'inspections ou d'audits ou une fréquence accrue des inspections ou audits, et en focalisant sur les domaines les plus préoccupants ou dans lesquels on ressent un besoin plus important dans les inspections ou audits.

Les critères basés sur les risques dans la planification de la surveillance sont pris en considération dans les processus de surveillance et les procédures de travail de la DGTA.

À l'heure actuelle, la DGTA revoit ses procédures générales pour axer davantage les inspections ou les audits sur les domaines les plus préoccupants ou dans lesquels on ressent un besoin important.

7 Promotion de la sécurité

7.1 Formation interne, communication et diffusion d'informations sur la sécurité

La DGTA maintient et développe les compétences professionnelles de son personnel en prodiguant une formation et en soutenant le maintien des compétences professionnelles dans le domaine de l'aviation.

La DGTA a élaboré une politique et des procédures de formation interne et a mis en place un processus pour identifier les besoins de formation liés à la gestion de la sécurité, y compris le SSP et le SGS. Les rapports de formation interne indiquent que le personnel impliqué dans la mise en œuvre du SSP ont suivi une formation SSP/SGS appropriée.

Le site web de la DGTA informe continuellement les collaborateurs de la disponibilité de nouvelles publications du BASP, du BPAS, de la politique belge de sécurité aérienne, de rapports d'analyse sur la sécurité, de matériel promotionnel comme des dépliants belges, des documents de promotion de la sécurité de l'EASA ou des documents SMICG, etc.

Les politiques et procédures de mise en œuvre sont disponibles sur les serveurs réseau de la DGTA.

Les informations sur la sécurité sont diffusées au sein de la DGTA principalement via des réunions d'analyse de la sécurité organisées régulièrement avec les coordinateurs sécurité de la DGTA. Le coordinateur sécurité fait office de point de contact unique au sein du service concerné de la DGTA pour tous les sujets liés à la sécurité. Lors de ces réunions périodiques, les coordinateurs de sécurité et les représentants de la direction discutent de l'évaluation et de l'analyse des événements et des actions correctives possibles résultant de ces évaluations et de cette analyse.

Le Comité de sécurité de la DGTA reçoit périodiquement un rapport sur la situation en matière de sécurité, sur le statut des indicateurs de performance de sécurité et sur d'autres sujets actuels liés à la sécurité. Le Comité de sécurité de la DGTA discute et sélectionne les risques aéronautiques à traiter en priorité et valide et modifie le BPAS.

7.2 Formation externe, communication et diffusion d'informations sur la sécurité

Le site web de la DGTA informe continuellement le secteur aéronautique de la disponibilité de nouvelles publications du BASP, du BPAS, de la politique belge de sécurité aérienne, des rapports d'analyse de sécurité, de matériel promotionnel comme des dépliants belges, des documents de promotion de la sécurité de l'EASA, des documents SMICG, etc.

La DGTA organise des réunions consultatives périodiques avec les représentants des prestataires de services belges.

Ces réunions poursuivent les objectifs suivants :

- communiquer les réalisations liées au BASP aux représentants du secteur aéronautique ;
- présenter et discuter des actions du BPAS avec les représentants du secteur aéronautique, y compris les modifications, les mises à jour et la pertinence des risques à traiter en priorité.

Le BPAS est évalué et publié tous les ans. Les organismes aéronautiques et associations aéronautiques belges reçoivent une copie du BPAS chaque année.

La DGTA soutient les initiatives visant à développer et mettre en œuvre l'EASP et l'EPAS au niveau de l'EASA. La DGTA soutient également les initiatives du European Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR) au niveau de l'OACI visant à mettre en œuvre le Global Aviation Safety Plan (GASP) de l'OACI et la Global Aviation Safety Roadmap (GASR) de l'OACI.

La DGTA est un membre du Réseau d'analystes (Network of Analysts - NoA). Ce partenariat entre l'EASA et d'autres organismes aéronautiques vise à améliorer la sécurité aérienne en Europe en définissant un cadre pour la collaboration relative à l'activité d'analyse de la sécurité dans toute la communauté de la sécurité aérienne en Europe. La mission première est d'améliorer la sécurité aérienne en identifiant les risques pour la sécurité et en portant ces risques à l'attention des décideurs.

La DGTA est également membre du réseau de promotion de la sécurité (Safety Promotion Network ou SPN) de l'EASA. Ce réseau est un partenariat volontaire entre l'EASA et d'autres organismes aéronautiques. L'objectif du réseau est d'améliorer la sécurité aérienne en Europe en fournissant un cadre de collaboration pour les activités de promotion de la sécurité dans tous les États membres de l'EASA. Les activités du réseau comprennent la coordination, la coopération et la collaboration en matière de conception, d'élaboration, de publication, de traduction et de diffusion d'informations sur la sécurité. Le réseau étudiera également les possibilités d'utiliser des outils communs et développera des méthodes pour mesurer l'efficacité des produits de promotion de la sécurité qui ont été diffusés.

À l'échelle nationale, les informations sur la sécurité sont discutées dans les Local Runway Safety Teams (LRST), le Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee (BaWiHaC), les symposiums sur la sécurité, etc.

Dans le cadre des tâches qui lui incombent en tant qu'autorité de réglementation, la DGTA donne des avis et des informations aux organismes du secteur aéronautique et aux particuliers sur les changements intervenant dans les réglementations et les lignes directrices nationales et internationales. Les avis sont donnés en personne, et des sessions d'information sont au besoin organisées sur des sujets spécifiques liés à la sécurité auxquels les exploitants devraient prêter attention dans le cadre de leurs activités.

8 Glossaire

AAIU(Be)	Air Accident Investigation Unit of Belgium - Cellule d'enquête belge sur les accidents et incidents aériens
AAN	Autorité aéronautique nationale
ALoS	Acceptable Level of Safety - Niveau acceptable de sécurité
ASR	<i>Annual Safety Review - Rapport annuel sur la sécurité</i>
ATCo	Air Traffic Controller - Contrôleur aérien
BASP	Belgian Aviation Safety Programme - Programme belge de sécurité aérienne
BAWiHaC	Belgian Aviation Wildlife Hazard Committee - Comité belge sur le risque aviaire pour l'aviation
BPAS	Belgian Plan for Aviation Safety - Plan belge de sécurité aérienne
CE	Commission européenne
DGTA	Direction générale Transport aérien
EASA	European Aviation Safety Agency - Agence européenne de la sécurité aérienne
EASP	European Aviation Safety Programme - Programme européen de sécurité aérienne
ECCAIRS	European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting System - Centre européen de coordination des systèmes de comptes rendus d'incidents en navigation aérienne
EPAS	European Plan for Aviation Safety - Plan européen de sécurité aérienne
ICAO CMA	ICAO Continuous Monitoring Approach - Méthode de surveillance continue de l'OACI
ICAO GASP	ICAO Global Aviation Safety Plan - Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde
ICAO GASR	ICAO Global Aviation Safety Roadmap - Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde

ICAO RASG-EUR	ICAO European Regional Aviation Safety Group - Groupe régional européen de sécurité de l'aviation de l'OACI
ICAO USOAP	ICAO Universal Safety Oversight Programme - Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI
IPS	Indicateur de performance de sécurité
LRST	Local Runway Safety Team - Équipe locale de sécurité sur les pistes
MA	Modalité d'application
MASM	Management System Manual - Manuel sur le système de gestion
MOR	Mandatory Occurrence Report - Compte rendu obligatoire d'événements
NoA	Network of Analysts - Réseau d'analystes
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OPS	Objectif de performance de sécurité
PSNA	Prestataire de services de navigation aérienne
RMT	Rule Making Task - Tâche de réglementation
SARPs	Standards And Recommended Practices - Normes et pratiques recommandées
SGS	Système de gestion de la sécurité
SMICG	Safety Management International Collaboration Group - Groupe de collaboration internationale en matière de gestion de la sécurité
SPN	Safety Promotion Network - Réseau de promotion de la sécurité
SSP	State Safety Programme - Programme national de sécurité
UE	Union européenne

9 Annexes

9.1 Plan belge de sécurité aérienne (BPAS)

Le BPAS est publié en tant que document distinct sur le site :

https://mobilite.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/belgisch_veiligheidsplan (versions anglaise et néerlandaise)

https://mobilite.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/plan_de_securite_belge (versions anglaise et française)

9.2 Document « Annexe 9.2 - Indicateurs de performance de sécurité »

Le document « Annexe 9.2 – Indicateurs de performance de sécurité » définit les IPS des niveaux 1 et 2 pour la Belgique.