



13 Vue d'ensemble de la mise en oeuvre de toutes les recommandations

Une vue d'ensemble de la mise en oeuvre de toutes les recommandations est présentée dans le tableau 13.1. Les expressions suivantes sont utilisées.

- Non réalisé: aucun élément de la recommandation n'a été réalisé;
- Partiellement réalisé: certains éléments déterminants de la recommandation ne sont (pas encore) réalisés;
- Largement réalisé: la plupart des éléments de la recommandation ont été réalisés;
- Réalisé: tous les éléments de la recommandation ont été réalisés.

Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 4-1: Elaboration d'une politique nationale de la sécurité aérienne	Réalisé	Soutien clair de la direction, et fort engagement au sein du DETEC, des autorités de l'aviation et du secteur aéronautique.
Recommandation 5-1: Désignation d'un organe responsable en matière d'aviation	Largement réalisé	La fonction du CASO est une réussite du point de vue opérationnel et devrait être maintenue. Le soutien général de la direction au CASO est garanti au sein du DETEC alors que cette fonction n'est pas entièrement intégrée dans le département. La viabilité de la fonction du CASO n'est pas entièrement garantie. La charge de travail du CASO dépasse les ressources existantes. Le processus COSAR pourrait être révisé après la réorganisation du BEAA.
Recommandation 6-1: Séparation entre la surveillance de la sécurité et la politique en matière d'aviation au sein de l'OFAC	Réalisé	La structure nouvellement définie et le modèle économique ont le soutien complet de la direction. La mise en oeuvre a engendré des mutations de postes à l'échelon opérationnel. Il existe un risque de frustration.
		<i>Pour garantir une viabilité à long terme, il convient d'attacher de l'importance à l'acceptation et au style de gestion adopté.</i>



Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 6-2: Formulation d'une politique de l'OFAC en matière de sécurité	Largement réalisé	La direction soutient pleinement la priorité accordée à la sûreté et les ambitions déclarées. Viable.
Recommandation 6-3: Développement d'un processus de gestion des données en matière de performance de sécurité	Largement réalisé	Soutien top-down, bien que l'implication des employés au niveau opérationnel soit tout aussi important.
Recommandation 6.4 : Etablissement d'un processus formel d'identification des menaces		<i>Un instrument pourrait être l'amélioration du feedback destiné au niveau opérationnel.</i>
Recommandation 6-5: Mise en place du régime de surveillance pour le contrôle de Skyguide	Largement réalisé	Le contrôle accru de Skyguide reçoit le soutien complet de la direction. Elle correspond à la nouvelle politique en matière de sécurité de l'OFAC.
Recommandation 6-6 : Révision des effectifs concernant l'évaluation des cas de sécurité ATM		<i>Il faudrait veiller aux effectifs ainsi qu'au travail fourni par l'office en matière de régulation.</i>
Recommandation 6-7: Renforcement du régime de surveillance sur les compagnies aériennes	Largement réalisé	Soutien complet de la direction, les effectifs sont toujours un problème malgré un recrutement important.
		<i>Poursuivre l'augmentation des effectifs, séparation entre la certification et la surveillance (hélicoptères).</i>
Recommandation 7-1: Renforcement des effectifs et de l'expertise en matière de gestion de la sécurité	Largement réalisé	Soutien clair de la direction.
		<i>Acceptation actuelle et usage doivent être améliorés</i>

Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 7-2: Diminution rapide de la pénurie de contrôleurs aériens	Non réalisé	Grâce aux efforts de Skyguide, la pénurie de contrôleurs ne s'est pas aggravée. Reconnaissance du problème et nouvelles initiatives de la part du nouveau chef des opérations.
Recommandation 7-3: Licences accordées au personnel technique du contrôle du trafic aérien	Partiellement réalisé	Skyguide a soumis à l'OFAC les moyens destinés à démontrer la compatibilité de la qualification du personnel technique avec ESARR 5 pour la certification dans le Ciel unique européen. En cours de vérification. A long terme, l'OFAC a opté pour l'élaboration d'un système de licence, bien que la direction de Skyguide n'ait pas soutenu cette approche, du moins au début.
Recommandation 7-4: Instauration de mécanismes de compte rendu confidentiel d'accident d'aviation	Partiellement réalisé	Skyguide a activement contribué à l'adaptation du cadre légal suisse et a organisé à l'interne les comptes rendus qui sont dans une certaine mesure confidentiels et non punitifs. Cela ne se serait pas passé sans soutien de la direction.
		<i>L'acceptation générale et la pratique des comptes rendus doivent continuer d'être améliorés afin d'être viables. Le cadre légal doit également être adapté en conséquence.</i>
Recommandation 7-5: Définition et gestion d'un portefeuille des risques	Partiellement réalisé	La direction de Skyguide gère régulièrement les risques liés à la sécurité en utilisant un portefeuille de risques. Néanmoins, le portefeuille de risques en question est rudimentaire : il ne se base que sur des données de type événement, il est difficile à interpréter et toutes les sources nécessaires ne sont pas utilisées. La viabilité pose problème dans la mesure où l'efficacité du portefeuille est limitée.
		<i>On recommande à Skyguide de reconsidérer le but du portefeuille de risques pour en faire un outil efficace destiné à gérer les principaux risques et menaces pour la sécurité.</i>

Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 7-6: Renforcement des effectifs et les compétences en matière de gestion des risques	Largement réalisé	<p>La sécurité doit être prioritaire. Il convient de développer continuellement les compétences dans ce domaine. Le soutien de la direction est garanti mais il convient d'améliorer l'acceptation et la pratique actuelle au niveau opérationnel afin d'en garantir la viabilité.</p> <p><i>On recommande à Skyguide de suivre de près la qualité des évaluations en pratiquant un examen indépendant critique tout en veillant à développer les compétences dans ce domaine. La qualité et l'efficacité de l'évaluation des risques et du processus d'amélioration sont déterminants pour l'application continue et l'acceptation.</i></p>
Recommandation 7-7: Révision des effectifs consacrés aux enquêtes internes sur les incidents	Réalisé	Soutien clair de la direction. L'acceptation et l'usage doivent être améliorés à des fins de viabilité.
Recommandation 8-1: Reformulation de la politique de Swiss en matière de sécurité	Largement réalisée	Soutien clair de la direction à cette politique.
Recommandation 8-2: Maintien du SWISS Safety Advisory Board	Supprimé. Il n'est pas nécessaire de le remplacer.	
Recommandation 8-3: Introduction des programmes de contrôle des données de vol	Largement réalisé	Large soutien de la direction aux programmes FDM. Les résultats positifs suite à l'introduction des programmes FDM sont visibles.



Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 9-1: Définition de la politique de l'aéroport de Zurich en matière de sécurité	Réalisé	Soutien clair de la direction de l'aéroport de Zurich
Recommandation 9-1: Définition de la politique de l'aéroport de Genève en matière de sécurité	Réalisé	Le nouveau CEO de l'aéroport de Genève a une attitude très positive par rapport à la sécurité.
Recommandation 9-2: Introduction d'un système de gestion de la sécurité à l'aéroport de Zurich	Largement réalisé	<p>Bien que la phase de mise en place de cette mesure ait impliqué une pression importante de la part de l'OFAC, la direction de l'aéroport de Zurich prend la sécurité au sérieux et est actif dans ce domaine.</p> <hr/> <p><i>Dans un contexte de culture de la sécurité positive, on escompte que les efforts et l'engagement soutenus de la direction se traduisent par un système de gestion de la sécurité durable et efficace à l'aéroport de Zurich dès la fin 2007. Le CEO est encouragé à promouvoir davantage la sécurité.</i></p>
Recommandation 9-2: Introduction d'un système de gestion de la sécurité à l'aéroport de Genève	Partiellement réalisé	<p>L'aéroport de Genève a prévu un délai de trois ans à partir de la certification pour pouvoir appliquer un système de gestion de la sécurité (certification prévue avant fin 2006).</p> <hr/> <p><i>Engagement et effort supplémentaires pour permettre la mise en place d'un système de gestion de la sécurité à l'aéroport de Genève.</i></p>



Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 11-1: Modification de l'ordonnance relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation	Non encore réalisé	<p>La modification est en cours. Le soutien de la direction est garanti aux niveaux gouvernemental et ministériel, moins au niveau du BEAA.</p> <hr/> <p><i>Il est proposé que les procédures du BEAA soient adaptées afin d'être conformes à cette recommandation</i></p>
Recommandation 11-2: Directives en réponse aux recommandations du BEAA	Non réalisé	<p>La recommandation n'est pas suivie par la direction. Elle est considérée comme dépassée en raison des changements apportés à la procédure de traitement des recommandations du BEAA en matière de sécurité..</p> <hr/> <p><i>Il est proposé de renvoyer cette recommandation au CASO, compétent en la matière</i></p>
Recommandation 11-3: Réorganiser le BEAA afin d'y intégrer un Aviation Accident Investigation Board	Non encore réalisé	<p>La modification requise de la fédérale loi sur l'aviation est en cours. Soutien de la direction aux niveaux gouvernemental et ministériel, dans une moindre mesure au niveau du BEAA.</p> <hr/> <p><i>Il est suggéré de veiller à ce que les modifications proposées dans la loi fédérale sur l'aviation (LA) soient conformes à la recommandation 11-3.</i></p>
Recommandation 11-4: Suppression de la CFAA	Non réalisé	<p>La modification requise de la loi sur l'aviation est en cours. Le soutien de la direction est garanti à tous les niveaux.</p> <hr/> <p><i>Il est suggéré de veiller à ce que les changements proposés dans la loi fédérale sur l'aviation (LA) entraînent la suppression de la CFAA tout en empêchant les procédures de recours.</i></p>

Recommandation	Mise en oeuvre	Soutien de la direction et remarques concernant la viabilité
		<i>Propositions d'amélioration</i>
Recommandation 11-5: Compte rendu volontaire d'événements	Partiellement réalisé	<p>Ce niveau d'ambition n'est pas complètement en accord avec la politique nationale en matière de sécurité aérienne. Soutien général de la direction à tous les niveaux (DETEC et stakeholders). La viabilité dépend des détails de la mise en œuvre qui doivent encore être définis.</p> <p><i>Il est suggéré de reconsidérer la notion de « négligence grave » dans le projet d'ordonnance. Compte tenu du niveau élevé d'ambition de la Suisse, la clause concernant les comptes rendus volontaires non punitifs devrait être davantage conforme à l'exemple danois dans lequel, entre autres, la notion de négligence grave n'est pas employée, seul l'usage de stupéfiants constituant une raison suffisante de lever une clause non punitive.</i></p>
Recommandation 12-1: Développement d'un plan d'action national en matière de sécurité aérienne	Entièrement réalisé	Large soutien de la direction au sein du gouvernement et des différents acteurs du secteur. La viabilité du plan dépend du degré de soutien aux initiatives destinées à améliorer la sécurité de la part du gouvernement à tous les niveaux.
Recommandation 12-2: Garantie d'engagement pour le plan d'action national en matière de sécurité aérienne	Entièrement réalisé	Le soutien de la direction à la garantie de l'engagement dans le cadre du plan national de sécurité a été démontré au plus haut niveau gouvernemental.