

Topas: un projet portant sur deux domaines

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a lancé le projet Topas (*Topping Aviation Safety*) afin de mettre en oeuvre les recommandations formulées dans le rapport du NLR. Il entend ainsi apporter sa contribution à la sécurité de l'aviation civile suisse. Selon le NLR, cette sécurité présente toujours un «niveau adéquat» en comparaison avec d'autres pays mais elle doit à nouveau servir de référence en Europe.

Le projet s'inscrit dans le plan d'action Safir (Safety first) du délégué à la sécurité du DETEC, M. Markus Mohler. Les recommandations formulées par le NLR concernent aussi bien les tâches, l'organisation et la structure de l'OFAC que les activités et l'organisation des entreprises actives dans le secteur aéronautique (surtout l'entreprise Skyguide en charge du contrôle aérien, la compagnie d'aviation Swiss ainsi que les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich). Topas comporte deux volets: d'un côté, la mise en oeuvre des recommandations du NLR concernant directement l'OFAC, de l'autre le suivi des autres recommandations du NLR formulées à l'intention des acteurs du secteur aéronautique. C'est pourquoi le projet est divisé en deux sous-projets: *Topas interne* et *Topas externe*.

Dès octobre, la première étape de *Topas interne* consistera à élaborer des solutions pour mettre en oeuvre les mesures préconisées par le NLR; celles-ci portent en premier lieu sur la réorganisation de l'office qu'il s'agit de scinder en deux domaines distincts, l'un chargé de la sécurité, l'autre de la politique aéronautique. Le NLR propose de maintenir ces deux domaines dans un office commun. Simultanément, il s'agit aussi d'élaborer de nouveaux instruments pour mener une politique intégrée en matière de sécurité et déceler à temps les risques potentiels ainsi que d'évaluer les ressources (personnel et moyens financiers) dont l'office aura besoin pour assumer ses futures fonctions. Ces solutions devraient être disponibles d'ici au printemps 2004. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) s'y référera alors pour se prononcer quant aux futures structures de l'office.

De son côté, *Topas externe* a pour objectif d'assurer le suivi des recommandations du NLR que l'industrie doit mettre en oeuvre. Dans ce secteur, des mesures seront successivement développées puis mises en oeuvre, si bien qu'il en résultera une intensification instantanée des audits et des inspections des entreprises que l'OFAC doit surveiller. Selon le plan d'action Safir préparé par le délégué à la sécurité du DETEC, il convient de mettre en œuvre toutes les mesures, donc de les rendre pleinement efficaces d'ici la fin de 2004. En raison de l'extrême complexité du système caractérisant l'aviation civile, des exigences élevées qui lui sont liées et des interactions qu'il comporte, il serait irresponsable de vouloir agir plus rapidement, ne serait-ce qu'en raison des questions de sécurité.

Les objectifs assignés à l'OFAC et définis dans le plan d'action Safir et dans le projet Topas sont prioritaires. Alors que les ressources en personnel sont déjà très limitées, les travaux relatifs à ce projet et l'activité de surveillance qui vient de s'intensifier entraînent un surcroît de travail non négligeable pour les divisions concernées et les différents collaborateurs. C'est la raison pour laquelle l'office a décidé de solliciter des externes pour aider à mener à bien Topas. Par ailleurs, il est en voie de revoir les priorités pour les affaires en cours en fonction de leur importance dans l'optique de la sécurité. Le cas échéant, il pourrait ne plus traiter certains dossiers selon le calendrier initialement prévu, s'ils n'ont aucun lien direct avec la sécurité. Cependant, la direction ne s'est pas encore prononcée de manière définitive.

L'OFAC aura besoin de davantage de personnel pour maîtriser ses futures tâches. L'effectif nécessaire sera défini lors des travaux relatifs à *Topas interne* puis soumis pour décision au DETEC, donc au Conseil fédéral et au Parlement habilités à approuver pareille demande.

Berne, le 25 septembre 2003

Office fédéral de l'aviation civile
Information

Recommandations du NLR adressées directement à l'OFAC (Projet Topas interne):

NLR-Recommendation 6-1 (Separation of safety regulation and aviation policy within FOCA):

It is recommended to change the organisation of FOCA into a separate unit for Safety Regulation and a separate unit for Aviation. Each unit should report to its own Director of Safety Regulation resp. Director of Aviation. with both directors reporting to a Director of FOCA.

NLR-Recommendation 6-2 (Formulation of a FOCA safety policy):

It is recommended to FOCA to formulate a safety policy that meets all requirements to make it the main pillar under FOCA's safety management as a matter of urgency. This FOCA safety policy must be formally approved by DETEC.

NLR-Recommendation 6-3 (Development of a safety performance data monitoring process):

It is recommended to FOCA to:

- work with AAIB to ensure that AAIB does prepare and publish appropriate analyses of accident and incident data such that the AAIB analyses (also) meet the needs of FOCA, and
- to develop as a matter of urgency, a safety performance data monitoring process for FOCA, at least to include the data from the FOCA surveillance activity.

NLR-Recommendation 6-4 (Development of a formal process for safety threat identification):

It is recommended that FOCA develop a formal process to identify safety threats, to develop a risk assessment process, and to build and maintain a risk portfolio.

NLR-Recommendation 6-6 (Review staffing level related to evaluation of ATM safety cases):

It is recommended to FOCA to conduct a critical analysis of the staffing levels at FOCA needed to face the tasks ahead with regard to Skyguide oversight and the need to approve safety cases. If this analysis reveals the need for additional resources and capabilities, it is imperative that these resources are made available.

Recommandations du NLR adressées indirectement à l'OFAC (Projet Topas externe):

NLR-Recommendation 6-5 (Initiation of surveillance regime for oversight of Skyguide):

It is recommended to FOCA to implement as a matter of urgency, a short term surveillance regime, based on the new philosophy, to ensure that actual oversight of Skyguide commences with immediate effect.

NLR-Recommendation 6-7 (Strengthening the surveillance regime over the airline operators):

It is recommended to:

- sharply increase the surveillance of the operators;
- conduct audits and inspection when awarding or renewing AOC licenses, regardless of whether JAR-Ops could be interpreted such that inspections are not required;
- analyse the findings of audits across the surveillance activity with the purpose of finding root-causes and identifying adverse trends;

- take findings of previous audits into account in subsequent audits and verify implementation;
- ensure that audit findings are brought to the attention of the certification inspectors;
- review the new audit programme for its feasibility and adapt it as needed, regardless of JAR or ICAO recommended audit intervals;
- perform a first risk assessment and use the results to focus the audit programme in accordance with the findings.

NLR-Recommendation 7-1 (Strengthening of safety management expertise ad staff):

Skyguide is recommended to increase level of expertise and staffing within safety management department, and assure adequate support by operational departments for timely introduction of an EASARR compliant safety management system.

NLR-Recommendation 7-2 (Reduction of shortage of Air Traffic Controllers at increased pace):

Skyguide is recommended to reduce the shortage of functional Air Traffic Controllers at increased pace. To this end the possibilities to increase the throughput of the training curriculum shall be investigated, especially in the area of on-the-job training.

NLR-Recommendation 7-3 (Licensing of Air Traffic Control technical personnel):

Skyguide is recommended to investigate the practicability and potential effectiveness of a licensing programme for Technical Personnel. The eventual set-up of such a programme shall be in agreement with Eurocontrol ESARR5 requirements for Technical Personnel.

NLR-Recommendation 7-4 (Enable confidential report):

Skyguide is recommended to work with FOCA an DETEC, on the establishment of proper adaptations to current Swiss legislation in order to enable confidential incident reporting, with adequate safeguards for protection against judicial prosecution, in accordance with ICAO Annex 13 (para 5.4.1, and 8.1-8.3).

NLR-Recommendation 7-5 (Definition and maintenance of a risk portfolio):

Skyguide is recommended to define and maintain a risk portfolio that provides an inventory of all identified threats to Skyguide's operations and means to prioritise most severe risks in a structured way.

NLR-Recommendation 7-6 (Strengthening of risk management expertise and staff):

Skyguide is recommended to increase level of expertise and staffing within its Risk Management department, and to assign high priority to support of operational and technical departments in the process of performing safety cases.

NLR Recommendation 7-7 (Review staffing level for internal incident investigation):

Skyguide is recommended to ensure that internal incident investigation processes are not hampered by lack of qualified personnel or other resources.

NLR-Recommendation 8-1 (Reformulation of Swiss' Safety policy):

It is recommended to SWISS to re-formulate the current safety policy of Swiss in order to clearly reflect the strategy and intentions of executive management, and to serve as a clear guideline for the entire company.

NLR-Recommendation 8-2 (Continuation of the SWISS Safety Advisory Board):

It is recommended to SWISS to allow the SSAB to continue its work for the foreseeable future in order to highlight latent safety threats and ensure that appropriate safety standards and procedures are implemented throughout the company.

NLR-Recommendation 8-3 (Introduction of flight data monitoring programmes):

It is recommended to FOCA to take appropriate actions to ensure the introduction of flight

data monitoring programmes at all Swiss AOC-holders, in accordance with ICAO (Annex 6, Part I, par. 3.2.2) requirements.

NLR-Recommendation 9-1 (Specification of airport safety policy):

It is recommended that major airports within Switzerland specify a clear safety policy that describe the airport's safety objectives, and the vision and strategy of executive management to achieve those objectives.

NLR-Recommendation 9-2 (Introduction of airport safety management system):

It is recommended that airports take active attitude towards the implementation of an airport safety management system and associated changes. Airports should familiarise themselves with appropriate processes of safety management.

NLR Recommendation 11-5 (Voluntary occurrence reporting):

It is recommended to DETEC to propose appropriate changes to the Swiss legislation in order to enable a mechanism for voluntary and non-punitive reporting of safety relevant occurrences.