



HLCC 2021-WP/243
SAF/155
18/10/21

**CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19
(HLCC 2021)**

Montréal, 12 – 22 octobre 2021

**PROJET DE RAPPORT DU VOLET SÉCURITÉ
SUR LE POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR
(Sous-points 3.1, 3.2, 3.3)**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 3 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Sécurité en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 3 : Normalisation**3.1 : Supervision et nouvelles approches**

3.1 Le volet Sécurité examine la note de travail HLCC 2021-WP/5-SAF/2, présentée par le Secrétariat, et reconnaît la complexité de la supervision due à l'augmentation du nombre de nouveaux modèles d'exploitation, notamment les banalisations d'aéronefs à court terme, les activités transfrontières de groupe et l'interopérabilité des équipages. Il prend note des travaux de l'OACI sur l'élaboration du cadre de supervision coopérative et appuie les recommandations contenues dans la note de travail. Le volet Sécurité note par ailleurs qu'il faudrait envisager d'étendre ce cadre aux opérations transfrontières effectuées par d'autres prestataires de services quand le Sous-groupe chargé de la supervision coopérative des activités transfrontières (COCBO-SG) aura terminé ses travaux.

3.2 Le volet Sécurité examine les notes de travail suivantes portant sur les activités de supervision de la sécurité à distance rendues nécessaires en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 : HLCC 2021-WP/114-SAF/87, présentée par la Bolivie (État plurinational de) et coparrainée par l'Argentine, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du) ; HLCC 2021-WP/140-SAF/106, présentée par le Costa Rica ; HLCC 2021-WP/96-SAF/74, présentée par le Japon ; HLCC 2021-WP/164-SAF/125, présentée par le Samoa au nom des États membres du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) ; HLCC 2021-WP/14-SAF/11, présentée par la Slovénie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et EUROCONTROL, et appuyée par Singapour ; et HLCC 2021-WP/49-SAF/34, présentée par la CAFAC au nom de 54 États africains³. Le volet Sécurité convient de la nécessité d'encourager les États à adopter des mesures relatives à la mise en œuvre d'activités de supervision à distance, à échanger sur leur expérience et leurs problèmes dans ce domaine, et reconnaît en outre l'importance de l'élaboration d'éléments indicatifs pour ces activités. Il convient par ailleurs qu'il importe de promouvoir la technologie numérique pour conduire les activités de supervision afin de réduire les risques sanitaires liés à la COVID-19 et que le recours à l'audit électronique pour les inspections sur l'aire du trafic dépend des travaux en cours de l'OACI liés à l'élaboration de dispositions pertinentes pour les manuels électroniques, la documentation et les inspections sur l'air du trafic. Le volet Sécurité examine en outre la note de travail HLCC 2021-WP/154-SAF/118, présentée par les Émirats arabes unis au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAC), en ce qui concerne les défis liés à la gestion appropriée des risques dus à des crises sortant du champ des plans préexistants. La note souligne que les méthodologies utilisées dans l'adaptation tactique des plans d'urgence ou la prise de mesures de flexibilité pour faire face à la pandémie sont ponctuelles et manquent de cohérence.

3.3 La note de travail HLCC 2021-WP/35-SAF/22, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), souligne la nécessité de fournir des moyens sûrs et efficaces de reconnaissance multilatérale des certificats et des licences. Le volet Sécurité note l'approbation des travaux de l'OACI dans ce domaine et reconnaît que les groupes d'experts pertinents

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

³ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

travaillent actuellement sur ces tâches. Il convient que l'OACI devrait poursuivre ses travaux dans ce domaine.

3.4 La note HLCC 2021-WP/122-SAF/95, présentée par le Brésil, le Royaume-Uni, le Rwanda, Singapour, le Programme alimentaire mondial et la Flight Safety Foundation (FSF), et la note HLCC 2021-WP/103-SAF/81, présentée par le Rwanda, soulignent les développements liés à l'introduction et à l'utilisation de systèmes d'aéronefs non habités (UAS), les problèmes rencontrés du point de vue de la réglementation, la nécessité d'orientations et d'un appui supplémentaires et les avantages que l'on peut en tirer, en particulier en ce qui concerne la livraison de fournitures humanitaires et médicales pendant la pandémie. Le volet Sécurité recommande la prudence en ce qui concerne l'utilisation de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) (émission) pour les petits UAS dans les espaces aériens à basse altitude en raison de l'encombrement des fréquences, mais reconnaît que les approches de la sécurité des drones basées sur les risques sont essentielles pour permettre d'élaborer des applications innovantes de drones tout en assurant la sécurité des autres aéronefs et du public. Il note la nécessité de dispositions transfrontières sur les drones, y compris en ce qui concerne la mobilité aérienne urbaine et avancée et appuie la requête de développer le thème des UAS dans le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750).

3.5 Le volet Sécurité prend acte des notes d'information fournies par : la Chine (HLCC 2021-WP/161-SAF/122) ; les États-Unis (HLCC 2021-WP/202-SAF/137 et HLCC 2021-WP/196-SAF/131) ; la Grèce (HLCC 2021-WP/80-SAF/58) ; le Japon (HLCC 2021-WP/167-SAF/127) ; la République de Corée (HLCC 2021-WP/224-SAF/148) ; l'Association du transport aérien international (IATA) (HLCC 2021-WP/31-SAF/18) ; et par l'IATA, l'Association des compagnies aériennes africaines et l'Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes (HLCC 2021-WP/32-SAF/19).

3.6 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient des recommandations suivantes :

Recommandation 3.1/1 – Supervision et nouvelles approches

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent l'importance de l'établissement d'un cadre de supervision coopérative ;
- b) et que les organisations internationales continuent d'apporter leur appui à l'OACI pour faire avancer les travaux sur la supervision coopérative ;
- c) reconnaissent et adoptent des mesures relatives à la mise en œuvre appropriée d'activités de supervision à distance pour évaluer le respect continu des exigences opérationnelles ;
- d) et que les prestataires de services communiquent leur expérience liée aux activités de supervision pendant la pandémie de COVID-19.

Il est recommandé que l'OACI :

- e) et les parties prenantes concernées, poursuivent les travaux relatifs au cadre de supervision coopérative ;

- f) envisage d'élargir le cadre de supervision coopérative aux activités transfrontières effectuées par d'autres prestataires de services, notamment les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les organismes de maintenance et de formation ;
- g) établisse un programme pour aider les États à mettre en œuvre le cadre de supervision coopérative ;
- h) en collaboration avec le secteur, élabore des éléments indicatifs pour la conduite d'activités de supervision de la sécurité à distance/hybride compte tenu des compétences des inspecteurs, du caractère approprié des applications disponibles, des aspects relatifs à la sécurité des informations et des limites ;
- i) encourage les États à poursuivre les activités de supervision à distance/hybride lorsqu'elles s'avèrent efficaces pour le respect de leurs obligations ;
- j) continue les travaux en cours visant l'élaboration d'éléments indicatifs sur la procédure d'acceptation des certificats de type et les activités de post-certification ;
- k) poursuive l'élaboration d'éléments indicatifs sur la surveillance fondée sur les risques ;
- l) continue de compiler les nouvelles questions émergentes qui ont été cernées et les analyse pour adapter les priorités du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) en conséquence.

Recommandation 3.1/2 – Renforcement du cadre réglementaire pour les UAS

Il est recommandé que les États :

- a) appliquent des règlements qui prévoient un processus clair et reproductible d'approbation en temps voulu des opérations de systèmes d'aéronef non habité (UAS), y compris pour répondre à des besoins d'intervention médicale ou humanitaire ;
- b) élaborent des processus reproductibles pour rationaliser l'évaluation et l'approbation des opérations qui ne relèvent pas des règlements actuels ;
- c) adoptent des procédures d'analyse des risques de sécurité adaptées au contexte de lieux éloignés et à faibles ressources ;
- d) mettent en œuvre des programmes de formation pour les organismes de réglementation afin de mieux comprendre les processus de sécurité et les mesures d'atténuation applicables ;
- e) établissent des pratiques de communication pour d'autres parties qui pourraient se trouver dans la zone d'opération.

Il est recommandé que l'OACI :

- f) poursuive l'élaboration du cadre réglementaire des UAS et envisage des retours d'information sur le modèle de règlement pour les UAS de l'OACI ;
- g) fournisse des conseils sur les normes et pratiques recommandées (SARP) qui s'appliquent lors des vols internationaux de petits UAS, y compris une procédure appropriée permettant d'exempter ces vols de ces SARP ;
- h) fournisse un soutien pour l'évaluation du risque aérien et terrestre des opérations d'UAS ;
- i) envisage des études supplémentaires sur les avantages et les inconvénients de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) — émission à faible puissance sur les petits UAS dans les espaces aériens à basse altitude dans les zones de faible densité de trafic ;
- j) envisage d'ajouter des orientations relatives à l'élaboration, à l'harmonisation et à la mise en œuvre de règlements sur les UAS dans le GANP.

Point 3 : Normalisation

3.2 : Gestion des risques

3.7 La note de travail HLCC 2021-WP/12-SAF/9, présentée par le Secrétariat, explore les principales questions à examiner et contient une recommandation globale visant à améliorer l'efficacité de la gestion des risques de sécurité de l'aviation, et qui bénéficie d'un large appui du volet Sécurité.

3.8 Le volet Sécurité appuie aussi les propositions présentées dans les notes de travail suivantes : HLCC 2021-WP/55-SAF/40, présentée par le Panama et appuyée par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela, qui indique que la gestion du changement est un élément clé du succès de la mise en œuvre d'un changement sûr, efficace et durable ; et HLCC 2021-WP/61-SAF/4.5, présentée par l'Équateur et appuyée par l'Argentine, la Bolivie, la Colombie, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela, ayant trait à l'amélioration des orientations relatives à la gestion des risques de sécurité et des initiatives supplémentaires de renforcement des capacités. Le volet Sécurité décide que ces propositions soient transmises aux groupes d'experts compétents. Alors que la note HLCC 2021-WP/123-SAF/96, présentée par le Brésil, le Royaume-Uni, le Rwanda, Singapour et la FSF, qui examine l'importance des considérations liées aux facteurs humains dans le contexte de systèmes de plus en plus automatisés jouit d'un large appui, il est noté que la réalisation de travaux supplémentaires pour élaborer des orientations dans ce domaine devrait être éclairée par la recherche du secteur de l'aviation.

3.9 La note de travail HLCC 2021-WP/120-SAF/93, présentée par la Chine, examine les mesures prises pour promouvoir la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les aéroports. Étant donné que ces éléments figurent déjà au programme de travail de l'OACI, le volet Sécurité décide de communiquer cette information aux groupes d'experts compétents pour appuyer leurs travaux en cours. Il convient en outre de la nécessité d'encourager les États et les organisations internationales à soumettre des exemples et des outils pratiques liés à la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité

(PNS) et des SGS qui seront publiés sur le site web de l'OACI sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (www.icao.int/SMI).

3.10 La note de travail HLCC 2021-WP/111-SAF/84, présentée par le Chili, examine des concepts visant à faciliter une prise de décisions agile dans le domaine de l'aviation. Bien que de nombreux États membres aient exprimé leur appui en la matière, des préoccupations ont été soulevées concernant la nécessité d'accorder la priorité à la mise en œuvre de la gestion efficace des risques.

3.11 La note de travail HLCC 2021-WP/46-SAF/31, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États contractants africains⁴, propose la mise en œuvre d'une approche collaborative de gestion des risques de sécurité entre les États pour atténuer les effets des perturbations engendrées par la pandémie de COVID-19. Le volet Sécurité appuie la plupart des propositions présentées et note que celles relatives aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) seront examinées au point 4 de l'ordre du jour pour éviter la répétition.

3.12 La note de travail HLCC 2021-WP/99-SAF/77, présentée par la République de Corée, examine l'élaboration de renseignements de sécurité et l'importance de l'établissement et de la gestion d'indicateurs de performance de sécurité (SPI) reconnus et efficaces ; et la note HLCC 2021-WP/124-SAF/97, présentée par Singapour, le Royaume-Uni et la FSF, examine les avantages que l'on peut tirer des enseignements de toutes les opérations pour développer les connaissances et les traduire en action. Le volet Sécurité appuie la nécessité de partager des exemples ayant trait à l'application pratique des enseignements tirés de toutes les opérations et décide de transmettre les propositions connexes aux groupes d'experts appropriés.

3.13 La note de travail HLCC 2021-WP/116-SAF/89, présentée par le Venezuela et appuyée par l'Argentine, la Bolivie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname et l'Uruguay, examine l'interaction humain-logiciel dans la conception et l'utilisation des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS). Le volet Sécurité note que les orientations relatives aux spécifications de ces systèmes sont en cours d'élaboration et aideront les États à établir un système pour répondre à leurs besoins particuliers. Toutefois, des préoccupations ont été soulevées à propos de l'affectation des ressources de l'OACI à l'élaboration d'orientations supplémentaires pour examiner des questions liées à la qualité de l'interface humain-logiciel, dans la mesure où celles-ci ne sont pas l'apanage de l'aviation. Le volet Sécurité convient de transmettre les propositions au groupe d'experts compétent.

3.14 La note de travail HLCC 2021-WP/78-SAF/56, présentée par le Qatar et appuyée par les États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), et la note HLCC 2021-WP/86-SAF/64, présentée par les États-Unis et le Royaume-Uni et coparrainée par la France et Singapour, soulignent toutes deux les préoccupations liées aux risques associés au non-respect de la réglementation sur les marchandises dangereuses. La note de travail HLCC 2021-WP/86-SAF/64 décrit la dépendance croissante des consommateurs vis-à-vis du commerce électronique pour répondre à la demande de biens pendant la pandémie et l'expansion du marché en ligne, ce qui pourrait accroître la probabilité de non-respect involontaire par des entités inconscientes des risques de sécurité. Le volet Sécurité appuie les propositions contenues dans cette note de travail. La note de travail HLCC 2021-WP/78-SAF/56 souligne la nécessité

⁴ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

pour les États d'exercer une supervision sur les opérations des expéditeurs, des transitaires et des opérateurs postaux désignés relatives aux marchandises dangereuses et d'appliquer des procédures d'exécution efficaces pour prévenir le non-respect récurrent. Il est noté que la recommandation proposée en ce qui concerne les normes de certification des conteneurs résistants au feu (FRC) et des couvertures de rétention de l'incendie (FCC) ne relève pas du Groupe d'experts de la navigabilité (AIRP). Le volet Sécurité salue les efforts en cours pour clarifier les responsabilités de supervision des États en ce qui concerne l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, ainsi que diverses initiatives telles qu'un cours de l'OACI sur la gestion de la sécurité du fret aérien et l'élaboration d'une trousse de mise en œuvre (iPack) sur l'établissement et le maintien d'un programme de sécurité du fret dans le cadre du PNS.

3.15 Les notes d'information fournies par : la Chine (HLCC 2021-WP/162-SAF/123) ; la République de Corée (HLCC 2021-WP/225-SAF/149) ; le Rwanda, Singapour et la FSF (HLCC 2021-WP/209-SAF/139) ; les États-Unis (HLCC 2021-WP/197-SAF/132 et HLCC 2021-WP/199-SAF/134) ; la FSF (HLCC 2021-WP/220-SAF/144 et HLCC 2021-WP/221-SAF/145) ; et la FSF et l'IATA (HLCC 2021-WP/83-SAF/61) sont notées.

3.16 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

Recommandation 3.2/1 – Amélioration de l'efficacité de la gestion des risques de sécurité de l'aviation

Il est recommandé que les États :

- a) continuent d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies de gestion des risques pour surmonter les effets de la pandémie, en collaboration avec d'autres États, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des organisations internationales et des prestataires de services ;
- b) tiennent compte de l'incidence sur d'autres domaines de la gestion des risques de sécurité de l'aviation ainsi que de l'incidence sur la sécurité de la gestion des risques dans d'autres domaines afin d'appuyer une approche intégrée de gestion des risques et de réduire le risque global dans l'ensemble du système aéronautique ;
- c) accordent une attention accrue à la gestion des interfaces par les prestataires de services pour faire en sorte que les dangers soient repérés et que les risques associés soient efficacement atténués ;
- d) s'appuient sur les engagements de collaboration établis pendant la pandémie pour partager en temps voulu des données et des informations de sécurité sur les dangers et les meilleures pratiques identifiés ;
- e) développent les capacités de renseignement de sécurité de l'aviation en collaboration avec d'autres États, des RSOO et des organisations internationales, et communiquent leur expérience et les enseignements tirés pour appuyer la gestion des risques de sécurité et la prise de décisions fondée sur les données ;
- f) fournissent des exemples pratiques de processus, d'études de cas et d'enseignements liés à la gestion complexe des risques de sécurité et à l'élaboration de renseignements

de sécurité spécifiques au secteur, qui seront publiés sur le site web de l'OACI consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI).

Il est recommandé que l'OACI :

- g) s'emploie à promouvoir des approches collaboratives et coopératives de gestion des risques de sécurité dans des circonstances extraordinaires ;
- h) continue de faire évoluer les SARP de l'OACI et les éléments indicatifs connexes afin de soutenir une approche plus proactive, prédictive et intégrée de la gestion des risques et de la résilience ;
- i) tienne compte de l'importance du renforcement des dispositions existantes pour reconnaître la nécessité d'appuyer la performance humaine pour une gestion efficace des risques ;
- j) élabore des initiatives supplémentaires à l'appui de la mise en œuvre pour aider les États à renforcer leurs capacités dans tous les aspects de l'exécution des programmes nationaux de sécurité (PNS) à hiérarchiser grâce à l'analyse des retours d'information recueillis à travers divers mécanismes ;
- k) invite les organisations régionales et internationales compétentes à fournir des exemples pratiques de processus, d'études de cas et d'enseignements liés à la gestion complexe des risques de sécurité spécifiques au secteur, qui seront publiés sur le site web de l'OACI consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) ;
- l) encourage les États, les organisations internationales et les prestataires de services à élaborer des activités ciblées de promotion de la sécurité fondées sur une analyse pour les communautés peu familiarisées avec la culture de sécurité de l'aviation afin de favoriser une compréhension commune de leur incidence potentielle sur la sécurité de l'aviation ;
- m) aide l'ensemble de la communauté aéronautique à comprendre les avantages que l'on peut tirer des enseignements de toutes les activités à l'appui d'une gestion efficace des risques de sécurité ;
- n) envisage d'améliorer les orientations actuelles destinées aux États sur la manière de tenir dûment compte des facteurs humains dans un contexte de systèmes de plus en plus automatisés.

Point 3 : Normalisation

3.3 : Services d'assistance en escale

3.17 Le volet Sécurité examine la note de travail HLCC 2021-WP/4-SAF/1, présentée par le Secrétariat, et reconnaît l'importance du renforcement de la réglementation des services d'assistance en escale pour améliorer la sécurité, la régularité, la capacité et l'efficacité de l'exploitation des aéroports.

3.18 Le volet Sécurité examine la note de travail HLCC 2021-WP/36-SAF/23, présentée par l'Argentine et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), consacrée à de nouvelles formes d'activités visant à améliorer la sécurité dans les services d'assistance en escale en vue d'une réglementation plus flexible, proportionnelle et fondée sur les risques. Cette note préconise également l'harmonisation de la collecte et du partage des informations de sécurité liées aux opérations d'assistance en escale. La note de travail HLCC 2021-WP/72-SAF/51, présentée par l'Arabie saoudite, membre de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), au nom des États contractants, examine la nécessité d'une normalisation de la fourniture d'assistance en escale dans le monde grâce à l'élaboration d'un cadre réglementaire. La note de travail HLCC 2021-WP/90-SAF/68 présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) souligne l'importance des prestataires de services d'assistance en escale (GHSP) dans le cadre de la durabilité économique et sociale à long terme de l'écosystème de l'aviation ainsi que pour l'application de processus de gestion de la sécurité par les GHSP et les États. La note HLCC 2021-WP/95-SAF/73, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), propose une approche globale qui complète les principales réformes de la réglementation relative aux services d'assistance en escale.

3.19 Le volet Sécurité convient de la nécessité de renforcer la réglementation de ces services à l'échelle mondiale et note que les États et le secteur ont exprimé divers points de vue et formulé diverses suggestions sur la manière d'atteindre cet objectif, notamment sur une approche équilibrée et la nécessité d'introduire plus de flexibilité. Le volet Sécurité note aussi que des travaux sont en cours à l'OACI afin d'aborder la question des services d'assistance en escale de manière globale et convient que les propositions soient transmises aux groupes d'experts concernés pour étayer les travaux en cours.

3.20 Le volet Sécurité a pris acte du contenu de la note d'information HLCC 2021-WP/88-SAF/66 fournie par Oman.

3.21 À la suite de la discussion, le volet Sécurité convient de la recommandation suivante :

Recommandation 3.3/1 – Renforcement de la réglementation des services d'assistance en escale

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent l'importance des prestataires de services d'assistance en escale (GHSP) en tant que participants clés de l'écosystème de l'aviation, notamment la nécessité cruciale d'assurer leur durabilité sociale et économique à long terme, pour garantir la sécurité, l'efficacité, la résilience et le développement futurs du système de transport aérien aux niveaux national et mondial ;
- b) examinent la performance des services d'assistance en escale dans les aéroports relevant de leur juridiction et renforcent la supervision réglementaire de ces services en tenant compte des éléments indicatifs existants ;
- c) s'emploient à promouvoir la notification des événements et des dangers liés à l'assistance en escale, y compris la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes.

Il est recommandé que l'OACI :

- d) continue de travailler avec les États et le secteur pour élaborer une approche souple par rapport à l'élaboration de SARP et de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) relatives à l'assistance en escale, en prenant en compte les points de vue des différentes parties prenantes et l'incidence sur ces parties ;
- e) s'emploie à promouvoir l'harmonisation, la collecte et le partage des informations de sécurité liées aux services d'assistance en escale, afin de surveiller l'efficacité des initiatives de sécurité actuelles et d'en appuyer de futures ;
- f) envisage de lancer des initiatives supplémentaires nécessaires pour renforcer la réglementation des services d'assistance en escale à l'échelle mondiale.

— FIN —