



HLCC 2021-WP/245
SAF/157
19/10/21

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

Montréal, 12 – 22 octobre 2021

**PROJET DE RAPPORT DU VOLET SÉCURITÉ
SUR LE POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 5 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le volet Sécurité en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 5 : Autres questions à examiner dans le volet Sécurité

Enquêtes sur les accidents et incidents

5.1 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/93-SAF/71, présentée par l'Arabie saoudite, le Cameroun, le Canada, la Colombie, le Costa Rica, l'Espagne, la France, la Guinée équatoriale, l'Inde, le Japon, la Malaisie, le Nigéria, les Pays-Bas, la République dominicaine, le Royaume-Uni, et l'Ukraine, et soutenue par la Zambie, l'Union européenne et de ses États membres¹, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², qui souligne que le cadre d'enquête prévu dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* n'est pas bien adapté aux situations de possible conflit d'intérêts, réel ou supposé, lorsque les activités de l'État d'occurrence sont à l'origine d'un accident d'aéronef civil. Cette note préconise également qu'un rôle plus important soit dévolu dans les enquêtes aux États dont des ressortissants font partie des passagers blessés ou décédés. Tout en notant les préoccupations exprimées en ce qui concerne la souveraineté et l'indépendance des enquêtes, le volet Sécurité reconnaît l'avantage d'un examen de l'Annexe 13 pour permettre une meilleure prise en compte des scénarios de conflit d'intérêts lors de ces enquêtes. Il souligne que l'examen devrait porter sur un large éventail de scénarios de conflits d'intérêts possibles et se pencher sur les aspects politiques et juridiques. Le volet Sécurité note que cette tâche est déjà en cours d'évaluation en vue de son intégration au programme des travaux de l'Organisation et encourage à saisir un groupe d'experts compétent en temps voulu.

5.2 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/65-SAF/46, présentée par la Colombie et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, qui porte sur la criminalisation des accidents et incidents aériens. Le volet Sécurité réitère qu'il est nécessaire que les États établissent une distinction entre les règlements relatifs aux enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation et ceux relatifs à la détermination des fautes et des responsabilités juridiques, afin d'améliorer la confiance dans le processus d'enquête sur les accidents et incidents. Il note que la souveraineté des États et l'indépendance des processus d'enquête sur les accidents et incidents doivent être protégées si on envisage une conformité avec un système juridique régional. À cet égard, le volet Sécurité reconnaît l'utilité d'un diagnostic complet des pratiques des systèmes juridiques effectué par un groupe d'experts compétent, en vue de l'élaboration d'orientations devant permettre d'éviter la criminalisation des enquêtes sur les accidents et incidents.

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

Recommandation 5/1 — Criminalisation des enquêtes sur les accidents et incidents

Il est recommandé que les États :

- a) appliquent les dispositions de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et adoptent les meilleures pratiques en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans leur cadre législatif, en faisant une distinction entre

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, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

les règlements relatifs aux enquêtes sur ces accidents et incidents et ceux relatifs à la détermination des responsabilités ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) envisage la réalisation d'un diagnostic complet des pratiques inscrites dans les systèmes juridiques en vue d'établir des orientations devant permettre d'éviter la criminalisation des enquêtes sur les accidents et incidents, et d'établir une relation entre les personnes impliquées dans les activités aéronautiques, les organismes régionaux d'enquête sur les accidents d'aviation, les compagnies d'assurance et le système judiciaire.

Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)

5.4 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/27-SAF/14, présentée par le Paraguay et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, qui décrit l'expérience du recours aux audits de supervision à distance de la sécurité en période de pandémie et propose d'étudier la possibilité d'inclure des activités à distance dans les méthodologies du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Il est informé que les activités USOAP-CMA ont été menées à distance et en virtuel durant la pandémie de COVID-19, et reconnaît que ces activités ont permis une plus grande souplesse dans l'exécution des fonctions du programme, en complément des activités sur le terrain. Compte tenu de la complexité des activités USOAP-CMA menées à distance et en virtuel, la coopération des États est vivement encouragée.

5.5 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/101-SAF/79, présentée par la République de Corée, qui propose d'aider les États membres dans la gestion de leurs propres renseignements d'audit et d'élaborer des procédures pour gérer et protéger les informations collectées et produites par le cadre en ligne. Il est informé que les recommandations du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR) et du Groupe consultatif pour l'USOAP-CMA (USOAP-AG) cadrent avec ces propositions et que l'élaboration d'un cadre de gestion des données fait partie des questions examinées dans les consultations en cours sur les procédures à suivre, notamment, pour la gestion, l'utilisation et la protection des informations pertinentes.

5.6 La note HLCC 2021-WP/37-SAF/24, Révision n° 1, présentée par le Pérou et soutenue par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, et la note HLCC 2021-WP/100-SAF/78, Révision n° 1, présentée par la République de Corée, portent sur la mise en œuvre effective et l'évolution du Programme USOAP à long terme, et en particulier, l'intégration des activités USOAP-CMA classiques et des évaluations de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA). Le volet Sécurité reconnaît l'avantage d'intégrer à long terme ces activités tout en conservant différentes méthodologies à leur égard. Il note que ces propositions cadrent avec les recommandations et les conseils pertinents du GEUSR et de l'USOAP-AG relatifs à l'évolution des SSPIA et convient qu'elles soient transmises à la plateforme de consultation comme recommandé par l'USOAP-AG pour examen dans le cadre de l'évolution continue de l'USOAP.

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

Recommandation 5/2 — Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)

Il est recommandé que les États :

- a) coopèrent avec l'OACI et, autant que possible, acceptent les activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), y compris celles qui sont menées à distance ou en virtuel, afin de faciliter le fonctionnement harmonieux de ce programme ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) continue de faire évoluer le Programme USOAP-CMA dans le sens des recommandations et des conseils du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR), du Groupe consultatif pour l'USOAP-CMA (USOAP-AG), et des innovations issues de la gestion de la pandémie ;
- c) mette en œuvre les recommandations du GEUSR et de l'USOAP-AG, y compris l'élaboration d'un cadre de gestion des données pour l'USOAP-CMA comprenant notamment les procédures à suivre pour l'utilisation, la gestion et la protection des informations pertinentes.
- d) intègre les évaluations de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) et les activités USOAP-CMA classiques, en faisant usage de la plateforme de coordination proposée par l'USOAP-AG.

Le GANP et d'autres questions relatives à la sécurité et à la navigation aérienne

5.8 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/66-SAF/47 présentée par la Bolivie et appuyée par l'Argentine, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname et le Venezuela qui propose de limiter les mesures du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne et de restreindre les mesures liées à la sécurité au cadre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est rappelé au volet Sécurité que la sixième édition du GANP, approuvée à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, définit des objectifs de performance dans 11 secteurs clés de performance (KPA) dans lesquels les cadres de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et des blocs constitutifs de base (BBB) contribuent à tous les secteurs clés de performance, y compris la sécurité. En outre, le volet Sécurité note que l'OACI œuvre à l'insertion d'un KPA de la sécurité dans le GANP, comme demandé par la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), pour établir un lien entre le GANP et le GASP et éviter les chevauchements et le double emploi des mesures de performance en matière de sécurité. Il reconnaît l'importance des mesures de performance qui évaluent la sécurité, ainsi que la capacité et l'efficacité du GANP, tout en soulignant la nécessité d'éviter les doubles emplois ou les chevauchements avec le GASP.

5.9 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/76-SAF/55 présentée par la Colombie et appuyée par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela qui

souligne l'importante contribution des plans nationaux de navigation aérienne à la sécurité. Par ailleurs, la note relève l'importance de la collecte, de l'analyse et du partage des données et des informations pour faciliter la gestion des performances non seulement pour la sécurité, mais aussi de manière globale, pour les 11 KPA du GANP. Il convient de réfléchir à l'élaboration de dispositions pour l'harmonisation de la gestion des performances aux niveaux national, régional et mondial dans les domaines comme la gouvernance, la qualité, l'architecture et la confidentialité. À cet égard, et relevant que les dispositions devant régir la gouvernance des données et des informations de sécurité sont déjà en cours d'élaboration, le volet Sécurité convient de porter ces propositions à l'attention des groupes d'experts compétents de l'OACI.

5.10 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/59-SAF/44, présentée par l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), qui décrit l'incidence économique de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l'aviation et la manière dont elle a forcé la réévaluation des priorités stratégiques. Il note l'incidence des réductions de trafic sur les dépenses en immobilisations des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), qui pourrait poser un risque pour la concrétisation de la vision du GANP. Afin d'assurer des progrès continus dans l'évolution du système de navigation aérienne, le volet Sécurité convient de l'élaboration d'une nouvelle approche axée sur l'établissement des priorités régionales et mondiales pour réaliser la vision et les objectifs de performance énoncés dans le GANP.

5.11 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/147-SAF/113, présentée par les Émirats arabes unis (É.A.U) au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (ACAO), qui relève une hausse inhabituelle du nombre de comptes rendus sur les incidents liés aux erreurs de communications avec l'équipage de conduite avec le retour à la normale après pandémie et appelle à une amélioration de la formation de l'équipage de conduite à la gestion des ressources en équipe/facteurs humains. Le volet Sécurité convient qu'une approche globale de la formation de l'équipage de conduite nécessite une amélioration de la formation à la gestion des ressources en équipe, y compris les communications interdisciplinaires. Notant les dispositions existantes relatives à cette formation et les travaux en cours de l'Organisation sur l'amélioration de la formation en ce qui concerne les facteurs humains, il convient que ces propositions soient portées à l'attention du groupe d'experts compétent.

5.12 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/152-SAF/116, présentée par les É.A.U et soutenue par les États membres de l'ACAO, qui fait le point sur la mise en œuvre des mesures préconisées dans la Résolution A40-27 — *Innovation en aviation*, et souligne la nécessité pour l'OACI, les AAC et l'industrie d'accélérer les initiatives novatrices. Il reconnaît que l'une des meilleures stratégies pour une relance rapide et en toute confiance après une crise consiste à innover, à faire évoluer les activités et à renforcer la résilience. Notant que les travaux en cours de l'OACI cadrent avec ces propositions, le volet Sécurité convient de transmettre celles-ci aux groupes concernés de l'Organisation.

5.13 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/97-SAF/75, présentée par le Japon, qui souligne l'importance de la mise en œuvre efficace de la surveillance des aéronefs et de la localisation des aéronefs en détresse conformément aux dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Première partie — *Aviation de transport commercial international* — *Avions*. Notant les efforts déployés actuellement par l'Organisation pour appuyer la mise en œuvre de ces dispositions de l'OACI, le volet Sécurité encourage les États à partager leurs coordonnées dans le répertoire OPS CTRL de l'Organisation. Le volet Sécurité prend aussi acte de la nécessité d'une formation supplémentaire des organismes concernés impliqués dans les interventions liées aux incidents et encourage les États à effectuer des exercices afin de familiariser le personnel de recherches et sauvetage (SAR) aux éléments du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

5.14 Le volet Sécurité examine la note HLCC 2021-WP/30-SAF/17, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la RTCA, qui s'intéresse aux potentielles interférences associées au déploiement imminent de la 5G dans les bandes de fréquence proches de celle utilisée pour les radioaltimètres (4.2-4.4 GHz) qui sont des systèmes obligatoires critiques pour la sécurité utilisés afin de déterminer la hauteur d'un aéronef au-dessus du sol. Tout en relevant une erreur mineure en ce qui concerne le déploiement de la 5G au Royaume-Uni (R-U), le volet Sécurité rappelle les mesures qui ont déjà été prises par l'OACI dans le cadre de la lettre 2021/22 et de la résolution 38-6 de l'Assemblée.

5.15 Le volet Sécurité prend acte des notes d'information présentées par le Canada, l'Association internationale des instituts de navigation (AIIN) (HLCC 2021-WP/150-SAF/114), l'Allemagne, l'Australie, le Canada, l'Espagne, les États-Unis, la France, la Jordanie, le Maroc, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, le Royaume-Uni, la Suisse et l'Ukraine, la CANSO, l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA (HLCC 2021-WP/219-SAF/143), la Chine (HLCC 2021-WP/119-SAF/92 et HLCC 2021-159-SAF/120), la Colombie (HLCC 2021-WP/141-SAF/107), l'Indonésie (HLCC 2021-WP/81-SAF/59, Révision n° 1), les Émirats arabes unis (HLCC 2021-WP/145-SAF/111), les États-Unis (HLCC 2021-WP/200 et -SAF/135 et HLCC 2021-WP/226-SAF/150), le Conseil international des aéroports (ACI) (HLCC 2021-WP/229-SAF/151) et le Comité aéronautique inter-États (CAI) (HLCC 2021-WP/170-SAF/130).

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

Recommandation 5/3 — Incidence de la COVID-19 sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

Il est recommandé que l'OACI :

- a) facilite les discussions sur le plan régional pour permettre un consensus sur l'établissement des priorités compte tenu des contraintes financières auquel est confronté le secteur ;
- b) détermine les chemins critiques et d'autres possibilités permettant de franchir les étapes technologiques.

Recommandation 5/4 — Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS)

Il est recommandé que les États :

- a) communiquent à l'OACI les informations de surveillance et les coordonnées opérationnelles de leurs organismes ATS nécessaires à la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ;
- b) dispensent une formation sur la mise en place du GADSS et incluent celui-ci dans les exercices de recherches et de sauvetage (SAR).

Recommandation 5/5 — Atténuation des risques du déploiement de la 5G pour les fonctions des radioaltimètres critiques pour la sécurité

Il est recommandé que les États :

- a) considèrent la sécurité du public et de l'aviation comme une priorité lorsqu'ils statuent sur les modalités d'activation des services cellulaires large bande 5G ;
- b) consultent les organismes de réglementation de la sécurité aérienne, les experts en la matière et les utilisateurs de l'espace aérien, afin de tenir compte de tous les éléments et d'instaurer les mesures réglementaires nécessaires pour que les systèmes et les services d'aviation en place soient libres de toute interférence préjudiciable ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) continue de coordonner les efforts de l'aviation, notamment dans le cadre de l'Union internationale des télécommunications (UIT), pour protéger le spectre des fréquences radio utilisées par les systèmes de sécurité aéronautique.

— FIN —