



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

RAPPORT DU COMITÉ B SUR LE POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR

Le projet ci-joint a été approuvé par le Comité B pour soumission à la Plénière.

M. Simon Allotey
Président du Comité

Note.— Après que la page couverture en a été retirée, ce document devrait être inséré à l'endroit approprié dans le répertoire Rapport.*

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle**7.1 : Facilitation de la prise de décisions fondée sur des données, à l'appui des renseignements de sécurité, pour soutenir la gestion des risques de sécurité***Facilitation de la prise de décisions fondée sur des données*

7.1 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/23, présentée par le Secrétariat, qui rend compte des solutions d'analyse élaborées ou proposées par l'OACI pour faciliter la prise de décisions fondée sur des données et aider les parties prenantes à déterminer et à gérer les risques de sécurité à l'appui de l'élaboration et de la diffusion d'informations sur la sécurité et de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Il reconnaît que ces solutions, incluant des données, des outils, des méthodes et des programmes de formation, facilitent la prise de décisions fondée sur des données et aident les parties prenantes à recenser et à gérer les risques de sécurité. Les outils et méthodes aident aussi à l'élaboration d'informations sur la sécurité. De plus, ils appuient la mise en œuvre de mesures de gestion prédictive des risques en conformité avec les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et permettent à l'OACI de superviser la réalisation des cibles énoncées dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

7.2 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/125, présentée par les États-Unis, portant sur la facilitation du partage à l'échelle internationale des données sur la sécurité pour une gestion efficace des risques. Il note que de nombreux détenteurs de conception de type utilisent de rigoureux processus de gestion des risques dans leurs systèmes de maintien de la navigabilité. Il est toutefois probable qu'une majorité d'un certain type de flotte soit exploitée en dehors des États de conception, ce qui pourrait faire en sorte que le détenteur d'une conception de type et le constructeur d'aéronefs n'aient pas accès à une quantité importante de données opérationnelles. N'ayant pas accès à ces données essentielles relatives à la sécurité, le détenteur d'une conception de type ne pourra avoir une vue complète des problèmes de sécurité pouvant compromettre un produit. Le Comité est conscient de la nécessité d'élaborer de manière plus détaillée les orientations sur le partage de données sur la sécurité entre usagers du système aéronautique, en particulier le partage de données sur la sécurité avec les organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs pour faciliter une gestion efficace des risques.

7.3 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/126, présentée par les États-Unis, qui traite de l'absence de principes directeurs pour aider les États d'immatriculation lorsqu'ils valident des approbations de conception. De tels principes permettraient de mieux reconnaître les systèmes de sécurité des États de conception ainsi que leur compétence et leurs capacités techniques avérées. Le Comité souligne l'importance et les avantages considérables de la mise en place de politiques normalisées de prise de décision et de pratiques optimales fondées sur les risques, aux fins de la validation des produits étrangers. Le Comité prend note des informations présentées et approuve les recommandations proposées. Par ailleurs, il convient que l'élaboration de dispositions de l'OACI, selon les besoins, encouragera les États membres à adopter une approche normalisée pour l'importation de produits certifiés par un autre État. Cela sera bénéfique pour l'industrie aéronautique car il en découlera des normes de sécurité harmonisées à l'échelle mondiale pour la conception de produits ainsi que des coûts réduits, et aussi parce que les autorités de certification partageront leurs pratiques optimales face aux exigences des États d'immatriculation en matière d'importation.

7.4 Le Comité passe en revue la note AN-Conf/13-WP/129, présentée par les États-Unis, qui analyse la collaboration internationale sur les modèles intégrés d'évaluation de la sécurité et la coopération entre la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et EUROCONTROL dans

l'élaboration d'une plateforme web partagée fournissant, aux fins de l'évaluation des performances de sécurité, un modèle intégré des risques encourus par l'aviation. Il note que les modèles harmonisés, à savoir l'Integrated Safety Assessment Model (ISAM) de la FAA et l'Integrated Risk Picture (IRiS) d'EUROCONTROL, tiennent compte de l'importance des concepts mondiaux, de la mise en œuvre de l'évaluation des risques de sécurité aux échelles régionale et locale et de l'élaboration de solides outils d'analyse de la sécurité présentant de bonnes conditions d'économie et d'efficacité.

7.5 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/148, présentée par la République dominicaine, portant sur une méthodologie pour la collecte et l'analyse des données sur la sécurité. La note traite des premières étapes de la collecte et de l'analyse des données sur la sécurité aux fins de la prise de décisions et de l'évaluation des risques de sécurité dans un contexte de programmes et d'applications de plus en plus complexes et automatisés, à l'appui de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS). Il est conscient de la nécessité de sensibiliser davantage les États à la question du changement à apporter à la culture organisationnelle et du besoin d'orientations et de processus nationaux uniformes mais simples qui favorisent le partage des données de sécurité pour appuyer la mise en œuvre du PNS et du SGS.

7.6 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/231, Révision n° 1, présentée par la Chine, de l'Indonésie, du Japon, des Philippines, de Singapour, de la Thaïlande, de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Flight Safety Foundation (FSF), qui fait ressortir les progrès d'une initiative lancée dans la région Asie Pacifique et pour mettre en place un mécanisme régional de collaboration pour le partage des données en appuie de la gestion des risques de sécurité, initiative désignée projet de démonstration AP-SHARE. Cette initiative a intégré et analysé des données opérationnelles provenant de diverses sources pour appuyer la sensibilisation à la sécurité et des améliorations dans ce domaine et il a démontré la valeur d'une analyse fondée sur des données pour résoudre une question de sécurité précise. Le Comité est conscient des modalités du projet AP-SHARE pour ce qui est de la gouvernance, du partage des coûts et de l'analyse de la sécurité et appelle les groupes régionaux à partager leur expérience des mécanismes régionaux de partage de données à l'appui des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

Autres initiatives en matière de renseignements de sécurité

7.7 Dans son examen de la note AN-Conf/13-WP/141, Révision n° 1, présentée par la Chine, le Comité prend note des résultats positifs de l'application des systèmes de gestion des risques pour les transporteurs aériens chinois. Ces systèmes ont été appliqués soit comme rappel et outil d'assistance pour le personnel d'exploitation en première ligne, soit comme appui et comme base pour la prise de décisions dans d'autres activités. Le Comité approuve que l'expérience de la Chine en matière de mise en place de système de gestion des risques opérationnels soit partagée avec d'autres régions et tient compte de la recommandation visant à l'intégration de ce concept de travail dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, qui sera transmise au groupe d'experts technique compétent.

7.8 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/185, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), qui contient un tour d'horizon de l'ensemble des activités et initiatives de l'ACI concernant la sécurité des aéroports, notamment la sécurité des pistes, les données de sécurité, la mise en œuvre du SGS et la certification des aéroports, dont certaines sont réalisées en collaboration avec l'OACI. La note, qui appuie les activités et les objectifs stratégiques de l'OACI dans ce domaine, traite aussi des questions émergentes relatives à la sécurité des aéroports, notamment l'utilisation de lasers et de drones au voisinage des aéroports. Le Comité note et approuve les informations présentées dans la note et prend conscience que les activités décrites contribuent pour beaucoup à la sécurité des aéroports.

7.9 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/280, présentée par le Nicaragua au nom du Belize, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala et du Honduras, qui souligne les progrès réalisés par l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) dans la mise en œuvre du Programme d'analyse des événements liés à la sécurité en Amérique centrale (PASOC). Le Comité note la valeur du PASOC dans l'aide qu'il fournit aux États d'Amérique centrale pour la mise en œuvre d'un PNS en respectant l'exigence d'établir des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPQ), en nouant des alliances pour améliorer la quantité et la qualité de données collectées, en faisant l'acquisition d'outils pour appuyer l'analyse des données de sécurité et la gestion des risques de sécurité, et en s'efforçant de mettre en place un mécanisme pour la protection des données et des sources qui y sont liées. Le Comité reconnaît le rôle précieux que pourraient jouer les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour appuyer les États afin qu'ils répondent à leurs besoins de capacité en matière d'analyse et de collecte des données de sécurité pour une mise en œuvre efficace de leur NSP.

7.10 Il est pris note des notes d'information fournies par le Brésil (AN-Conf/13-WP/130 et AN-Conf/13-WP/131).

7.11 À l'issue des débats, le Comité convient des recommandations suivantes :

Recommandations 7.1.1 — Prise de décisions fondée sur des données

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en œuvre des processus de prise de décisions fondée sur des données, prenant en compte les indicateurs de sécurité et de navigation aérienne de l'OACI, dans le cadre de leurs activités de sécurité et de navigation aérienne, et renforcent leurs capacités en matière d'analyse des données ;
- b) envisagent d'utiliser les solutions d'analyse relatives à la navigation aérienne, en particulier au moment de l'élaboration initiale de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS), et de participer au projet de Système de surveillance de l'information sur la sécurité (SIMS) afin de mieux exploiter leurs données stockées ;
- c) échangent des informations sur la sécurité et la navigation aérienne avec les autres États membres au moyen d'outils d'analyse de données comme le SIMS à l'appui de la gestion des risques de sécurité ;
- d) poursuivent l'élaboration commune de modèles d'évaluation des risques de sécurité qui facilitent et permettent une quantification des risques de référence ainsi qu'une évaluation et une prévision des risques de sécurité pour appuyer la prise de décisions fondée sur les risques, la modélisation d'accidents et d'incidents, les analyses d'obstacles, les analyses de sensibilité et les analyses d'hypothèses, afin de garantir que les modèles intégrés d'évaluation des risques de sécurité tiennent compte des considérations principales en matière de sécurité ;
- e) en collaboration avec les parties prenantes de l'industrie, appuient les plateformes et les mécanismes régionaux pour un plus grand partage des données et un meilleur alignement des priorités de sécurité ;

Il est recommandé que l'OACI :

- f) continue à mettre au point et à promouvoir les systèmes iSTARS et SIMS ainsi que les autres solutions d'analyse et organise régulièrement des réunions de groupes d'utilisateurs iSTARS, afin de s'adapter continuellement à l'évolution du contexte de la sécurité ;
- g) encourage les activités facilitant la communication, à l'échelle mondiale, des événements et des vulnérabilités relatifs à la sécurité afin de garantir la disponibilité des données sur la sécurité nécessaires ;
- h) examine et élabore des orientations visant à faciliter davantage le partage de données sur la sécurité entre les exploitants et les organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs ;
- i) sensibilise les États à l'importance de commencer la mise en œuvre du PNS et du SGS par des processus simples qui optimisent les ressources, afin d'en démontrer les avantages et de lancer une dynamique pour réaliser le changement nécessaire de la culture organisationnelle ;
- j) prenne des mesures pour favoriser la création de processus uniformes dans les États qui font la promotion du partage des données de sécurité ;
- k) encourage les États à utiliser le site web de l'OACI sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité comme une plateforme de partage d'informations afin de faciliter l'échange d'expérience en matière de partage des données régionales entre les groupes régionaux ;
- l) appuie des mécanismes et plateformes régionaux permettant aux États et aux parties prenantes de l'industrie de partager et d'harmoniser les priorités en matière de sécurité à l'appui des RASG.

Recommandation 7.1/2 — Politiques normalisées de prise de décision et des pratiques optimales fondées sur les risques aux fins de la validation des produits étrangers

Il est recommandé que les États :

- a) appuient les travaux de l'OACI, par l'entremise du groupe d'experts appropriés, afin de déterminer s'il est nécessaire d'élaborer de nouveaux éléments visant à réduire davantage les activités de certification qui font double emploi, en réalisant une étude de faisabilité relative à l'établissement de normes communes et de pratiques optimales recommandées pour la reconnaissance des possibilités des systèmes de certification des États de conception (notamment la reconnaissance des approbations de conception/organismes de conception) ;
- b) appuient l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP), d'éléments indicatifs et de manuels que les États membres utiliseront pour délivrer des certificats concernant des produits, et complètent ces SARP, éléments indicatifs et manuels

avec des orientations relatives aux pratiques optimales d'exécution des activités de validation ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) continue d'encourager la réduction des activités de certification des États membres qui font double emploi sans améliorer proportionnellement la sécurité ;
- d) examine et élabore des éléments destinés à figurer dans le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), le *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS) (Doc 9859), l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et/ou l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, pour que les États d'immatriculation déterminent le niveau approprié de contribution aux principes de validation ou de reconnaissance des approbations des États de conception ;

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.2 : Risques de sécurité opérationnelle aux niveaux mondial, régional et national, et rôle des RSOO et des RASG dans la réalisation des objectifs du GASP

7.12 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/127, présentée par les États-Unis, sur l'importance de maintenir le cadre de sécurité des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) à l'appui du GASP. Le Comité insiste sur la nécessité d'envisager avec prudence la restructuration des RASG et des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et sur l'importance de consulter les États pour faire en sorte que les RASG continuent de s'attacher à tirer parti de leurs succès pour améliorer la sécurité dans leurs régions respectives.

7.13 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/158, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI)², sur l'importance de renforcer et de reconnaître les RSOO. Le Comité reconnaît que les RSOO ont un rôle clé à jouer aux niveaux régional et mondial pour appuyer les États afin de relever les défis auxquels ils font face pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité, à condition qu'ils aient les moyens et les ressources nécessaires. Le Comité convient que les États et les RSOO devraient poursuivre activement leurs efforts en vue de renforcer les RSOO et de les faire reconnaître au sein du système de sécurité de l'OACI.

7.14 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/63, Révision n° 2, présentée par les États-Unis pour le compte du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de la Flight Safety Foundation (FSF), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et de la Fédération internationale des associations de

² Au nom des Autorités africaines et malgache de l'aviation civile (AAMAC), de l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), de l'Agence communautaire de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (ACSAC), de l'Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique centrale (ASSA-AC), de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA), du Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS), de l'Union européenne (EU), de l'Autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (ECCAA), du Comité aéronautique inter-États (CAI), de l'Organisation intérimaire pour la sécurité de l'aviation (SADC), du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) et du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP).

contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), qui exprime des préoccupations concernant les événements liés à la sécurité des pistes, en particulier les sorties de piste et les incursions sur piste, qui demeurent l'une des principales catégories de risque de sécurité pour l'aviation civile. Depuis 2011, les partenaires du Programme de sécurité des pistes (RSP) de l'OACI collaborent afin de réduire et d'atténuer les risques liés aux sorties de piste, aux incursions sur piste, et tout autre incident susceptible de compromettre la sécurité des pistes. Le Comité souscrit aux activités du Programme RSP menées par l'OACI et au lancement du Plan d'action pour la sécurité des pistes dans le monde (GRSAP).

7.15 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/179, présentée par la Colombie, et appuyée par les États de la région SAM³, sur la nécessité de régler la question des impacts d'oiseaux et leurs incidences sur la sécurité opérationnelle. Le Comité convient de la nécessité d'inclure des initiatives de renforcement de la sécurité visant à prévenir les impacts d'oiseaux dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP, qui fait l'objet de la Recommandation 6.1/1 : *Projet d'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP). Il estime également qu'il est nécessaire, dans le cadre de la révision du GASP, d'intégrer des statistiques relatives aux impacts d'oiseaux dans le système iSTARS et d'explorer des outils potentiels pour appuyer l'analyse d'informations sur la sécurité par les États.

7.16 Il est pris acte des notes d'information fournies par le CAI (AN-Conf/13-WP/81 et AN-Conf/13-WP/159).

7.17 À l'issue du débat, le Comité convient de la recommandation suivante :

Recommandation 7.2/1 — Renforcement des RSOO

Il est recommandé que les États :

- a) appuient davantage le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en entreprenant activement d'établir leur RSOO, en garantissant des mécanismes de financement des RSOO qui soient adéquats et durables, et, selon le cas, en déléguant plus de fonctions de supervision de la sécurité à la RSOO ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) reconnaisse que les RSOO ont un rôle important à jouer car elles s'acquittent des fonctions de supervision de la sécurité au nom de leurs États membres, et car elles s'occupent des questions de sécurité au niveau régional, dans le cadre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- c) appuie un meilleur alignement et une meilleure harmonisation entre les PIRG et les RASG tout en maintenant le cadre de sécurité des RASG grâce à la consultation avec les États membres ;
- d) appuie davantage le renforcement des RSOO et leur reconnaissance dans le cadre du système de sécurité de l'OACI en facilitant l'accès au soutien technique, l'échange de données d'expérience et de connaissances entre les RSOO au moyen de la Plateforme de coopération des RSOO, en établissant le système mondial de supervision de la

³ Appuyée par 13 États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)]

sécurité de l'aviation (GASOS) proposé et en renforçant la coopération directe entre l'OACI et les RSOO dans le cadre du GASP ;

Il est recommandé que les RSOO :

- e) continuent de dialoguer dans le cadre de la Plateforme de coopération des RSOO et de participer activement à l'établissement du proposé GASOS en soutenant la mise en œuvre de celui-ci et, le cas échéant, en prenant des mesures pour faire reconnaître et renforcer leurs moyens de supervision de la sécurité en tant qu'organisation compétente de supervision de la sécurité.

Recommandation 7.2/2 — Programme de sécurité des pistes de l'OACI — Plan d'action mondial relatif à la sécurité des pistes

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent que les catégories d'accidents concernant la sécurité des pistes, en particulier les sorties de piste et les incursions sur piste, demeurent une priorité mondiale de la sécurité pour les parties prenantes de l'aviation ;
- b) prient instamment les parties prenantes de la sécurité des pistes, notamment les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome, l'industrie aérospatiale et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre les mesures préconisées dans le GRSAP pour réduire le nombre de sorties de piste et d'incursions sur piste dans le monde ;
- c) poursuivent la détermination des besoins et des activités afin d'améliorer la sécurité des pistes à travers les programmes nationaux de sécurité des pistes ;
- d) encouragent les exploitants d'aérodrome à mettre en place des équipes de sécurité des pistes efficaces, et les parties prenantes de la sécurité des pistes, à participer activement aux équipes ainsi créées.

Il est recommandé que l'OACI :

- e) continue de diriger le Programme de sécurité des pistes et de le coordonner en collaboration avec ses organisations partenaires afin d'atténuer les risques liés à la sécurité des pistes.

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle
7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

Initiatives mondiales et régionales

7.18 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/30, présentée par le Secrétariat, qui rend compte des stratégies de mise en œuvre mondiales et régionales pour l'amélioration de l'application des dispositions de l'OACI relatives à la sécurité et à la navigation aérienne et l'alignement des cadres nationaux de planification des États sur les plans régional et mondial [Plan mondial de navigation

aérienne (GANP) et Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)]. La note explique comment la complexité des systèmes de navigation aérienne à l'échelle mondiale exige la mise en place de processus de gestion de projet dynamiques et multidisciplinaires pour assurer l'élaboration et la mise en œuvre en temps utile des dispositions de l'OACI. Le Comité approuve la note et reconnaît la valeur des stratégies de mise en œuvre mondiales et régionales pour la réalisation des buts, des cibles et des objectifs de performance nationaux et régionaux en matière de mise en œuvre. Il estime que l'établissement de liens ne devrait pas se limiter au GANP et au GASP mais inclure aussi le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Il convient en outre que les RSOO, sous réserve d'autres améliorations, devraient participer elles aussi à l'élaboration des dispositions.

7.19 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/76 (Révision n° 1 en anglais seulement), présentée par l'Australie et co-parrainée par les Îles Cook, Fidji, Kiribati, la République démocratique populaire lao, les Îles Marshall, le Népal, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, le Samoa, Singapour, et le Timor-Leste. Il examine les défis que le Bureau régional Asie et Pacifique (APAC) de l'OACI doit relever dans l'exécution de son mandat d'aider les trente-neuf États membres⁴ auprès desquels il est accrédité. Il note que cela est particulièrement vrai compte tenu de la connectivité limitée et des difficultés d'accès aux États, principalement en raison de l'étendue géographique de la région, ainsi que du grand nombre d'États en développement, notamment de petits États insulaires en développement (PEID). Cette situation désavantage les États de l'APAC pour ce qui est de la fourniture d'une assistance en temps voulu par le Bureau régional. Le Comité souligne la nécessité de renforcer la mobilisation continue dans la région, et souligne qu'il faudrait en tenir dûment compte lors de l'affectation des ressources.

7.20 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/213 (Révision n° 1, en anglais seulement), présentée par le Royaume-Uni au nom du Canada, de la Chine, de la Fédération de Russie, de la France, du Japon, de la Malaisie, de la République de Corée, de Singapour, du Togo, de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), de l'Union européenne (UE)⁵, du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Service Organization (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Banque mondiale. Cette note souligne les travaux du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation (ASIAP) visant à faciliter la coordination et la coopération en ce qui a trait aux activités d'assistance technique, afin de renforcer davantage les capacités d'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation au sein de la communauté aéronautique. Le Comité appuie largement la note et en particulier un engagement accru des États envers l'ASIAP et une plus grande participation des États à ses activités. Il prend note du travail considérable accompli par les partenaires de l'ASIAP pour favoriser la coordination et la collaboration concernant les activités d'assistance, et promouvoir la transparence et réduire les chevauchements d'activités et de ressources. Il reconnaît l'importance de la coordination et de la coopération en ce qui concerne les activités d'assistance technique, et encourage les États, les organisations internationales, l'industrie, les institutions financières et l'OACI à continuer d'échanger activement des informations et des ressources afin de promouvoir une plus grande efficacité dans la mise en œuvre de l'assistance technique. Le Comité prie instamment les partenaires de s'efforcer de s'engager davantage dans l'ASIAP et d'y participer plus activement, et d'inviter d'autres États et organisations internationales qui peuvent fournir une assistance technique à se joindre au partenariat.

⁴ Afghanistan, Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kiribati, Malaisie, Maldives, Micronésie (État fédéré de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Timor-Leste, Tonga, Tuvalu, Vanuatu et Viet Nam.

⁵ L'organe de l'UE participant aux travaux de l'ASIAP est l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

7.21 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/221, présentée par 54 États contractants, membres de la CAFAC⁶, qui soutient la poursuite du Plan pour la région Afrique-océan Indien (AFI). Compte tenu d'une mise en œuvre efficace du Plan et, partant, d'une grande amélioration apportée à la sécurité dans la région depuis le lancement dudit plan, le Comité approuve, en principe, la voie à suivre qui vise à entretenir la dynamique d'amélioration dans les prochaines années ; toutefois, il note qu'en raison des incidences financières associées au Plan, cette façon de procéder est soumise à l'approbation du Conseil.

7.22 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/225, présentée par 54 États contractants, membres de la CAFAC⁷, qui décrit l'approche et les stratégies révisées de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja (AST) et des indicateurs de performance des services de navigation aérienne (ANS). Il note que la CAFAC a mis au point un mécanisme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des AST par les États membres. Ce mécanisme est un système de collecte, d'échange et de retour d'information qui vise à encourager les États membres à mettre en œuvre les AST et à fournir une assistance technique pour assurer la mise en œuvre là où les capacités sont limitées. Le Comité reconnaît qu'il faudrait promouvoir des initiatives comme celle-ci et que les parties prenantes devraient échanger d'autres méthodes de collecte, d'exploitation et d'analyse des données.

Autres questions relatives à la mise en œuvre

7.23 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/45 (Révision n° 1 en anglais seulement), présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres⁸, d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁹ et EUROCONTROL et appuyée par l'Australie et la Malaisie, qui reconnaît et soutient le programme des travaux de l'OACI dans les zones de conflit. Le Comité appuie largement la note. Elle souligne la nécessité de faire davantage pour accroître encore les capacités des États membres, des exploitants, des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) et des partenaires de l'industrie en matière de gestion des risques, et établir des accords multilatéraux destinés à la communication d'informations sur les risques et à l'élaboration de plans d'urgence (régionaux) relatifs aux vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit et à leur mise en œuvre. Le Comité admet que, pour ce qui est de la communication d'informations sur les zones de conflit, il conviendrait de tirer pleinement avantage des dispositions en cours d'élaboration de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), de l'information sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif (FF-ICE), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et de la coopération civilo-militaire. Le Comité constate que la définition de « zone de conflit » donnée dans le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084), ne tient compte que des zones de conflit armé. Le Comité convient aussi d'intégrer dans le GASP, le GANP et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), les activités et les éléments relatifs aux zones de conflit, qui touchent à des domaines multiples.

⁶ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo verde, Cameroun, République Centrafricaine, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, État de Lybie, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, 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.

⁷ Voir note de bas de page n° 6.

⁸ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovaquie, Slovaquie et Suède.

⁹ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldavie, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

7.24 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/72, présentée par la République populaire démocratique de Corée (RPDC), qui décrit les incidences opérationnelles et en matière de sécurité de la suspension des services d'aviation commerciale (SADIS, SITA, Jeppesen et Collins). Le Comité est informé du fait qu'un dialogue continu a eu lieu entre l'OACI, la RPDC et d'autres parties pour appuyer la sécurité de l'exploitation de l'aviation civile internationale, et que tout fait nouveau important à ce sujet a été signalé au Conseil de l'OACI. Le Comité a été également informé que l'OACI a maintenu une coordination avec l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour faire en sorte que toute assistance prêtée par l'OACI à la RPDC ne viole pas les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU.

7.25 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/94, présentée par les Émirats arabes unis, qui mentionne la pénurie prévue de contrôleurs de la circulation aérienne et la nécessité d'élaborer des stratégies visant à promouvoir des programmes de recrutement, de formation et de rétention plus productifs. Le Comité est informé qu'une lettre aux États (AN 12/59.1-18/77) contenant une proposition d'amendement des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868) a été diffusée aux États contractants et aux organisations internationales pour observations le 29 août 2018. Cette proposition comprenait de nouvelles dispositions renforcées liées à la formation du personnel ANS. Il est envisagé que ledit amendement des PANS-TRG devienne applicable le 5 novembre 2020. Les participants sont encouragés à examiner la proposition d'amendement et à communiquer leurs observations pour le 29 novembre 2018. Le Comité note aussi qu'une lettre aux États (SL 2018/95) et été diffusée en septembre de cette année, faisant part de la portée élargie du Programme de la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI et encourageant les États et tous les partenaires à y participer.

7.26 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/120, présentée par l'Australie et le Canada, qui décrit les importants progrès accomplis par la communauté mondiale de l'aviation civile dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et rappelle qu'il faut continuer d'améliorer le processus des SARP. Le Comité prend note des défis rencontrés par les États dans la mise en œuvre des SARP, y compris le rythme et le nombre accrus de SARP adoptées, les courts délais accordés aux États membres pour mettre en œuvre les SARP, et les obstacles que rencontrent les États, l'industrie et d'autres parties qui cherchent à accéder aux SARP et aux autres éléments indicatifs de l'OACI. Le Comité approuve les mesures proposées dans la note de travail et reconnaît qu'il faut continuer d'améliorer le processus d'élaboration et de mise en œuvre des SARP. Il rappelle qu'il est important d'avoir des éléments indicatifs dans toutes les langues de travail de l'OACI et en temps utile. En ce qui concerne la proposition de donner au public un accès en ligne gratuit aux documents de l'OACI, qui fait l'objet du paragraphe 3.2, alinéa d), le Comité est informé que, conformément à une décision de l'Assemblée de l'OACI (voir la note A39-WP/501, paragraphe 28.14), cette proposition est actuellement à l'étude par le Conseil. Il est convenu que la décision du Conseil sera communiquée à la 40^e session de l'Assemblée.

7.27 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/133, présentée par le Brésil, qui propose un modèle alternatif à l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) pour permettre aux compagnies aériennes de différents États de procéder à des banalisations d'aéronefs dans le cadre desquelles les autorités de l'aviation civile de l'État de l'exploitant principal et de l'État de l'exploitant secondaire ont les mêmes responsabilités. Il est noté que conformément à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'État d'immatriculation, à moins qu'il y ait eu transfert au titre de l'article 83 *bis*, a la responsabilité d'assurer que l'aéronef et toute modification qui y est apportée soient conformes à la conception approuvée. En outre, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* prévoit que l'État de l'exploitant doit faire en sorte que les mesures qu'il prend soient cohérentes avec les approbations et acceptations de l'État d'immatriculation. Le Comité recommande donc que l'OACI

renvoie la proposition présentée dans cette note de travail à un groupe d'experts approprié pour examen plus approfondi.

7.28 Le Comité prend acte des notes d'information présentées par le Secrétariat (AN-Conf/13-WP/33) et par les Émirats arabes unis (AN-Conf/13-WP/264).

7.29 À l'issue du débat, le Comité convient des recommandations suivantes :

Recommandation 7.3/1 — Stratégies de mise en œuvre de l'OACI

Il est recommandé que l'OACI :

- e) renforce les liens entre le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) afin de parvenir à une approche de mise en œuvre intégrée ;
- f) tienne compte des besoins de soutien à la mise en œuvre au moment où elle élabore ses dispositions ;
- g) améliore davantage les mécanismes des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) afin d'améliorer la coordination et l'harmonisation de la mise en œuvre entre les régions ;
- h) envisage d'établir un mécanisme de collaboration à l'échelle mondiale afin de faciliter l'harmonisation inter-régionale et le partage des meilleures pratiques et des leçons apprises ;
- i) appuie l'élaboration d'une stratégie souple, progressive et basée sur les risques pour améliorer la mise en œuvre mondiale des normes et pratiques recommandées (SARP) ;
- j) demande à un groupe d'experts compétent d'examiner plus à fond un processus qui faciliterait les opérations à court terme (successives) de banalisation des aéronefs ;
- k) poursuive l'élaboration des moyens de gestion des risques et facilite la mise en œuvre d'accords multilatéraux pour le partage des informations sur les risques et la planification d'urgence (régionale) liée aux opérations des aéronefs civils au-dessus ou à proximité des zones de conflits.

Recommandation 7.3/2 — Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

Il est recommandé que l'OACI :

- a) continue d'élaborer les critères de priorisation des États et des domaines d'assistance technique afin d'assurer une priorisation appropriée et transparente ;

Il est recommandé que les partenaires de l'ASIAP :

- b) s'efforcent de s'engager davantage dans le Programme du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) et d'y participer plus activement, et invitent les autres États et les organisations internationales qui peuvent fournir une assistance technique à se joindre à l'ASIAP ;
- c) et les autres parties prenantes qui fournissent une assistance technique [notamment les États, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organisations internationales, l'industrie et les institutions financières], coordonnent leurs activités d'assistance technique et utilisent la base de données des projets en ligne (<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>) afin de limiter la redondance des activités et les doubles emplois ;
- d) appliquent les indicateurs de résultat de projet (POI, *Project Outcome Indicators*) à leurs projets et examinent les résultats mesurables en coordination les uns avec les autres ;
- e) notamment l'OACI, les États, les organisations internationales, l'industrie et les institutions financières, financent les activités d'assistance technique.

Recommandation 7.3/3 — Cadre national de planification des États

Il est recommandé que les États :

- a) réaffirment leur soutien des rôles et des responsabilités fondamentales des États contractants, du Conseil et de la Commission de navigation aérienne, conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), quant à l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) de qualité et d'actualité ;
- b) renforcent leur participation à toutes les étapes du processus d'élaboration des dispositions et encouragent les RSOO et les autres parties prenantes de l'aviation à faire de même ;
- c) appuient le programme de l'OACI concernant la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), compte tenu du besoin qui se manifeste à l'échelle internationale de remédier à la pénurie actuelle de personnel aéronautique et de constituer une main-d'œuvre compétente capable de répondre aux besoins et de relever les défis de la communauté de l'aviation mondiale dans l'avenir ;

-
- d) partagent les meilleures pratiques concernant les stratégies appliquées pour promouvoir des programmes de recrutement, de formation, de perfectionnement et de rétention plus productifs.

Recommandation 7.3/4 — Ressource du Bureau régional pour les activités de mise en œuvre

Il est recommandé que l'OACI :

- a) accorde l'attention nécessaire à l'affectation des ressources aux bureaux régionaux pour le soutien aux activités de mise en œuvre ;
- b) appuie la Région Asie-Pacifique (APAC) dans la mise en œuvre de la déclaration Beijing et la réalisation des cibles mondiales de l'OACI.

Recommandation 7.3/5 — Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

Il est recommandé que les États :

- a) appuient la poursuite des activités du Plan AFI et l'approche basée sur les projets ;
- b) demandent à l'OACI, aux organisations internationales et aux partenaires de l'industrie d'appuyer le Plan AFI et les projets qui y sont associés ;
- c) envisagent d'adopter une approche analogue à celle du Plan AFI pour remédier aux lacunes et défis de sécurité dans leurs régions ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) prolonge le Plan AFI afin de lui permettre d'atteindre ses objectifs.
