



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

RAPPORT DU COMITÉ B À LA CONFÉRENCE SUR LE POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR

Le rapport 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 8 : Problèmes de sécurité émergents**8.1 : Mesures pour aborder de manière proactive les problèmes émergents**

8.1 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/12, présentée par le Secrétariat, et traitant des problèmes de sécurité émergents, tels qu'ils sont présentés dans le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019* (Doc 10004, GASP). La discussion porte sur le fait que l'OACI collabore avec les parties prenantes pour déterminer les questions de sécurité et appuie les États, les régions, l'industrie et les autres parties prenantes pour veiller à ce que le programme des travaux de l'Organisation et sa stratégie de sécurité abordent les enjeux actuels et futurs. La participation des États aux études régionales et sous-régionales sur les problèmes de sécurité émergents menées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et le partage d'informations pertinentes sur ces problèmes entre les États et avec l'OACI restent des éléments clés pour repérer ces derniers. Le Comité convient de la nécessité pour l'OACI d'informer les États des orientations existantes sur la manière de repérer les problèmes de sécurité émergents et de les traiter, et de la nécessité pour les RASG ou d'autres organisations régionales, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), de jouer un rôle actif dans le processus pour résoudre les problèmes de sécurité émergents. Le Comité estime aussi que, dans le cadre de la révision de l'édition de 2020-2022 du GASP, il conviendrait de revoir la terminologie utilisée pour décrire les problèmes de sécurité émergents.

8.2 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/104, Révision n° 1, présentée par le Japon, portant sur les mesures à mettre en œuvre pour prévenir les chutes d'objets des avions. Le Comité est d'avis de demander au Conseil, sur la base des données des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, d'envisager de concevoir une étude sur cette question ainsi que des éléments indicatifs connexes sur des mesures préventives.

8.3 Il est pris acte des notes d'information fournies par le Canada (AN-Conf/13-WP/119), l'Inde (AN-Conf/13-WP/234) et le Comité aéronautique inter-États (IAC) (AN-Conf/13-WP/80).

8.4 À l'issue de ses délibérations, le Comité convient des recommandations suivantes :

Recommandation 8.1/1 : Mesures pour aborder de manière proactive les problèmes de sécurité émergents

Il est recommandé que l'OACI :

- a) sensibilise les États et les informe en ce qui concerne les orientations actuelles sur la façon de détecter les problèmes de sécurité émergents pour s'y attaquer, y compris des mesures d'atténuation et des moyens pour équilibrer la gestion intégrée des risques distincts (existants/émergents) ;
- b) prie instamment les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ou d'autres organisations régionales, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), d'établir un processus pour s'attaquer aux problèmes de sécurité émergents, sur la base d'une analyse guidée par les données ;
- c) prie instamment les États, les organes régionaux et l'industrie de participer activement aux études régionales et sous-régionales menées par les RASG sur les problèmes de sécurité émergents ;

- d) prie instamment les États, les organes régionaux et l'industrie de partager de l'information sur les problèmes de sécurité émergents avec d'autres États et l'OACI au moyen du site web spécialisé ;
- e) recueille systématiquement auprès des États et des organisations régionales, aux fins de l'évaluation et de la surveillance de leurs incidences sur la sécurité à l'échelle mondiale, des informations sur les nouveaux concepts d'exploitation et les nouvelles technologies, sur les nouveaux concepts de gestion des risques et les méthodes composant avec la dynamique et la complexité du système aéronautique et sur la mise en œuvre initiale de ces nouveaux concepts, méthodes et technologies ;
- f) établisse un processus global fondé sur la performance pour l'élaboration des dispositions de l'OACI, en réponse à ces problèmes et risques émergents pour déterminer si les dispositions mises en place permettent d'atteindre les objectifs pour lesquels elles ont été conçues ;
- g) fournisse des orientations pour la mise en œuvre d'une évaluation et d'une supervision fondées sur les risques et la performance, tant au niveau des États qu'au niveau régional ;
- h) prévoie un mécanisme de coopération civilo-militaire global et inclusif pour passer d'une gestion réactive à une gestion proactive en appliquant la gestion globale et prédictive des risques aux problèmes émergents ;
- i) élabore une étude sur la question des objets qui tombent des avions et des éléments indicatifs sur des mesures préventives, basée sur les données des groupes régionaux de la sécurité de l'aviation.

Point 8 : Problèmes de sécurité émergents**8.2 : Problèmes de sécurité émergents**

8.5 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/46, présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres², par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile³ et par EUROCONTROL, concernant la nécessité pour l'OACI et la communauté aéronautique internationale de coopérer et de gérer de manière proactive les problèmes émergents dans le domaine de l'aviation. Le Comité convient de la nécessité d'élaborer d'autres outils, éléments indicatifs et documents de formation pour aider les États et les parties prenantes à gérer les problèmes émergents, comme en fait état la Recommandation 8.1/1.

8.6 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/254, présentée par le Japon, qui explique la nécessité de mettre en œuvre un cadre de réglementation pour les vols suborbitaux et demande

² 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, Slovénie et Suède.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

des précisions sur la question de la responsabilité, l'applicabilité de la loi aéronautique et l'harmonisation des normes techniques. À l'issue de la discussion, le Comité note que les travaux dans ce domaine devraient être envisagés dans le cadre du processus d'ajout de travaux au programme des travaux de navigation aérienne. Le Comité note en outre que la question des vols spatiaux à des fins commerciales fera l'objet d'un examen plus approfondi au titre du point 5.5 de l'ordre du jour.

8.7 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/154, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), qui demande des activités de formation et des éléments indicatifs supplémentaires pour aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) liées aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), reconnaissant que les activités courantes de l'OACI relativement à l'élaboration de SARP, de Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et d'éléments indicatifs liés aux RPAS ainsi que les activités de formation visant à faciliter leur mise en œuvre ont été profitables aux États et aux régions. Il note que les activités susmentionnées sont en cours à l'OACI et que la question sera examinée plus avant au titre du point 5.3 de l'ordre du jour.

8.8 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/294, présentée par l'Afrique du Sud, qui souligne la nécessité que soient élaborés des cours d'inspecteur national de la sécurité (GSI) à l'intention du personnel technique de supervision de la sécurité pour tous les domaines d'audit du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Il est indiqué dans la note que l'OACI a conçu trois cours GSI portant respectivement sur la navigabilité (GSI-AIR), l'exploitation technique des aéronefs (GSI-OPS) et les licences du personnel (GSI-PEL). Le Comité note que, sur la base des ressources disponibles, y compris le soutien de certains États par des contributions en nature, l'OACI élabore des cours dans les domaines des aérodromes et aides au sol (AGA) et des services de navigation aérienne (ANS) en s'appuyant sur le cadre de formation et d'évaluation fondées sur la compétence. Il est informé de la disponibilité d'autres formations à l'intention du personnel de supervision de la sécurité, dont le cours de gestion de la sécurité (SGS), le cours de gestion de la sécurité destiné aux praticiens et le cours de formation des gestionnaires de rangs supérieur et intermédiaire d'une Autorité de l'aviation civile (AAC). Il note aussi que des cours supplémentaires portant sur d'autres domaines d'audit de l'USOAP de l'OACI ont été mis au point en fonction de la disponibilité des ressources.

8.9 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/194, présentée par le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA), concernant l'élaboration d'une nouvelle norme médicale pour les pilotes d'aéronefs légers, qui bénéficie d'un bon appui des États. Il note que la proposition va dans le sens de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » et il salue les expériences positives des États dans la mise en œuvre de pratiques nationales en matière de délivrance de licences. Il est admis qu'il sera nécessaire de maintenir un équilibre entre la sécurité de l'aviation et les coûts en s'appuyant sur un processus guidé par des données. Pour harmoniser les politiques nationales et garantir une mise en œuvre claire et uniforme à l'échelle mondiale, il sera nécessaire de définir le terme « aéronef léger » et d'évaluer les incidences d'une éventuelle nouvelle norme médicale sur les autres SARP en vigueur relatives à l'exploitation. Étant donné que la médecine aéronautique est une spécialité médicale, il sera nécessaire d'élaborer du matériel pédagogique et des éléments indicatifs détaillés pour appuyer cette initiative. Il est convenu qu'avec le concours des États et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), l'OACI examinera les pratiques nationales en vigueur et fera une analyse des données pour déterminer s'il est réalisable d'élaborer une nouvelle norme médicale pour les pilotes d'aéronefs légers, en prenant en compte les ressources et les répercussions budgétaires.

8.10 À l'issue de ses délibérations, le Comité convient des recommandations suivantes :

Recommandation 8.2/1 : Vols de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)

Il est recommandé que l'OACI continue d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP), des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments indicatifs pour appuyer l'exploitation en toute sécurité des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), et continue de faciliter la mise en œuvre de dispositions liées aux RPAS dans le cadre d'activités de formation régionales.

Recommandation 8.2/2 : Norme médicale pour les pilotes d'aéronefs légers

Il est recommandé que l'OACI :

- a) examine les protocoles nationaux de certification médicale utilisés actuellement par un certain nombre d'États afin de repérer les points communs ;
- b) sur la base de l'examen des points communs entre les divers protocoles nationaux de certification médicale des États, élabore une norme qui s'adresse particulièrement aux pilotes d'aéronefs légers.
