



A37-WP/389
P/53
5/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 26 ET 28 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 26 et 28 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 28/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 26 : Gestion sur la sécurité et données de sécurité

26.1 La Commission examine la note A37-WP/69 présentée par le Conseil contenant un rapport sur l'évolution de l'approche proactive de l'OACI en matière de gestion de la sécurité. La note donne une vue d'ensemble de la stratégie d'analyse de l'OACI en matière de sécurité, notamment l'intégration éventuelle de données opérationnelles générées par le biais de la mise en œuvre future du programme national de sécurité (SSP) et des systèmes de gestion de la sécurité (SMS).

26.2 La Commission ayant examiné les renseignements donnés dans la note A37-WP/69 entérine l'approche de l'OACI en matière de gestion de la sécurité et l'utilisation future envisagée de l'information de sécurité pour appuyer la réalisation des objectifs en matière de sécurité figurant dans le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

26.3 La Commission examine la note A37-WP/173 présentée par l'Indonésie qui appuie l'élaboration de paramètres de sécurité, méthodes d'analyse et systèmes de bases de données interopérables communs pour appuyer la mesure des performances en matière de sécurité et pour assurer le partage effectif entre les États des renseignements sur la sécurité. La note recommande également aux États d'utiliser les protocoles du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans la réalisation des audits internes aux fins de conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP).

26.4 La Commission examine la note A37-WP/223 présentée par la République de Corée qui demande que l'OACI assume un rôle de chef de file dans la mise en œuvre du SSP et des SMS et notamment qu'elle fasse une enquête auprès des États pour déterminer la charge de travail liée à cette mise en œuvre. La note reconnaît également le besoin d'harmoniser les paramètres de sécurité et les méthodes d'analyse en vue de la libre circulation des informations de sécurité, ainsi que le besoin de déterminer la façon dont ces informations peuvent être diffusées tout en évitant leur utilisation inappropriée. La note demande également à l'OACI d'appuyer un séminaire SSP/SMS qui se tiendra en République de Corée en 2011.

26.5 La Commission examine la note A37-WP/155 présentée par le Canada et les États-Unis, qui préconise des méthodes et processus communs de mise en œuvre des SMS, l'acceptation, la mesure des performances et la supervision. La note recommande de demander au Groupe de collaboration internationale en matière de gestion de la sécurité (SMICG) d'étudier l'équivalence des SMS et de fournir des recommandations sur la manière de parvenir à une mise en œuvre cohérente.

26.6 La Commission examine les notes A37-WP/141, A37-WP/142, A37-WP/144 et A37-WP/145 toutes présentées par le Venezuela. Ces notes préconisent que l'OACI apporte son soutien à la mise en œuvre des SMS et élabore davantage de principes sur les facteurs humains dans le contexte de la gestion de la sécurité. Elles reconnaissent également le besoin de sensibiliser les cadres supérieurs à leurs rôles respectifs à l'appui de la mise en œuvre des SMS et de développer au sein des États et organisations de l'aviation des capacités pour appuyer les activités de gestion du risque de sécurité, en particulier l'aptitude à enquêter sur des événements de sécurité dont l'incidence est faible.

26.7 La Commission examine la note A37-WP/149 présentée par la CAAC qui appuie l'élaboration d'une nouvelle Annexe à la Convention de Chicago consacrée à la gestion de la sécurité et l'établissement à cette fin d'un groupe de travail approprié.

26.8 La Commission examine la note A37-WP/295 et la note A37-WP/296 toutes deux présentées par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). La note A37-WP/295 préconise la définition de paramètres de sécurité internationaux nécessaires à l'appui d'une approche harmonisée de l'analyse de la sécurité et cite les travaux de la CANSO sur l'élaboration d'indicateurs de sécurité avancés et retardés. La note A37-WP/296 cite la norme d'excellence de la CANSO en matière de SMS et son rôle complémentaire dans le soutien à la mise en œuvre du SSP et des SMS par les États et les fournisseurs de services, respectivement.

26.9 La Commission examine la note A37-WP/113 présentée par le Comité aéronautique inter-États qui préconise l'élaboration d'une norme internationale sur les termes et définitions des SMS, les techniques de prévision du risque et les systèmes informatiques à l'appui d'une analyse de sécurité proactive.

26.10 Le débat souligne le fait que la mise en œuvre de la gestion de la sécurité est une tâche exigeante et que la formation et un soutien plus général sont essentiels en la matière pour qu'elle soit efficace. L'élaboration d'une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité [analysée dans le cadre du point 25 de l'ordre du jour : Suivi de la conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)] est également jugée essentielle, et plusieurs États font remarquer qu'il faut veiller à ce que la nouvelle Annexe soit élaborée à temps tout en tenant compte toutefois des recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sécurité, des derniers développements en matière de gestion de la sécurité et des besoins des États en matière de mise en œuvre. La Commission convient que la nouvelle Annexe devrait être élaborée en collaboration étroite dès le départ avec les États et les organisations internationales et que cette nouvelle Annexe devrait envisager la possibilité d'établir des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des programmes régionaux de sécurité. La Commission convient donc de demander au Conseil de l'OACI de prendre les dispositions nécessaires.

26.11 Des notes d'information sont fournies par l'Australie (A37-WP/289), l'Inde (A37-WP/105 et A37-WP/106), les États-Unis (A37-WP/225 et A37-WP/227), le Venezuela (A37-WP/146), l'ASECNA (A37-WP/309) et le Comité aéronautique inter-États (A37-WP/112).

Point 28 : Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)

28.1 La Commission examine la note A37-WP/70, présentée par le Conseil, qui contient un rapport sur la mise en œuvre et l'évolution prévue du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), notamment un projet de résolution chargeant le Secrétaire général de communiquer efficacement le GASP, la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) et le plan mondial de navigation aérienne (GANP). Par ailleurs, le projet de résolution prie instamment les États d'appuyer la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSP) et les activités d'appui qui s'y rapportent. La note donne également une vue d'ensemble de l'établissement des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), notamment leur rôle de soutien à la réalisation des objectifs du GASP au niveau régional.

28.2 La Commission examine la note A37-WP/81, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par les autres membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL. La note donne un aperçu des priorités de l'OACI en matière de sécurité, en particulier le rôle des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour aider les États à assumer leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

28.3 Une note d'information est présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, de la CEAC et d'EUROCONTROL (A37-WP/198).

28.4 Dans le débat qui s'ensuit, la Commission accepte la stratégie d'évolution du GASP et les modifications du projet de résolution et demande que le Conseil de l'OACI élabore un plan pour prioriser les programmes stratégiques de sécurité et pour appuyer leur mise en œuvre en fonction du financement possible.

28.5 Une délégation souligne qu'un code de conduite devrait être élaboré sur la transmission des données techniques entre les États, mais qu'il faut d'urgence que l'OACI offre au public des informations faciles, compréhensibles sur la sécurité du transport aérien. La délégation exprime son soutien au projet de résolution sur la transparence, présenté dans la note WP/81.

28.6 Sur la base du débat, la Commission soumet la résolution suivante à l'adoption de la Plénière :

Résolution 28/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,

Reconnaissant l'importance d'un cadre mondial pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance, pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre, de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur le cadre mondial,

Reconnaissant que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

1. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation ;

2. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

4. *Prie* les États et *invite* les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur le cadre constitué par les plans mondiaux ;

5. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;

6. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GANP, le GASP et les plans mondiaux correspondants de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-7 sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent ;

Reconnaissant que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États contractants et toutes les autres parties prenantes,

Reconnaissant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, tels que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),

Reconnaissant que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

Notant que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

Consciente de la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien par la diffusion d'informations sur la sécurité,

Reconnaissant qu'une démarche proactive permettant de déterminer et de gérer les risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation devraient être mis en œuvre par l'OACI, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant avec satisfaction la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Notant l'intention d'utiliser continuellement le GASP comme outil pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont les plus nécessaires,

Notant la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;

2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées en premier lieu pour appuyer les États ou régions dont les résultats en matière de sécurité ne sont pas à un niveau acceptable et où la volonté politique existe d'améliorer les fonctions de supervision de la sécurité ;

3. *Prie instamment* les États contractants d'appuyer les objectifs du GASP :

a) en mettant en œuvre le programme national de sécurité (PNS) ;

- b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
- c) en partageant l'information de sécurité opérationnelle avec les autres États et les parties prenantes concernées de l'aviation ;
- d) en veillant à ce que le public voyageur ait accès à des renseignements sur la sécurité facilement compréhensibles leur permettant de prendre des décisions en connaissance de cause ;
- e) en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées à l'OACI ;
- f) en communiquant à l'OACI les données exigées sur les accidents et les incidents ;

4. *Prie instamment* les États contractants, les organismes régionaux de supervision de la sécurité et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour réaliser les objectifs du GASP et de la méthodologie de la GASR et pour en mettre en œuvre les méthodologies en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;

5. *Prie instamment* les États contractants de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à corriger les carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la réalisation des objectifs du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

6. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que les exploitants étrangers qui utilisent leur territoire soient dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

7. *Prie instamment* les États d'élaborer des solutions de sécurité durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;

8. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.