



A38-WP/389
TE/170
28/9/13

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 30 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre**Renforcement de la supervision de la sécurité grâce à la mise en œuvre en partenariat avec toutes les parties prenantes**

30.1 La Commission examine la note A38-WP/66, présentée par le Conseil, soulignant les activités d'assistance menées par l'OACI depuis la 37^e session de l'Assemblée, qui ont donné lieu à des améliorations au plan de la sécurité dans les États et à l'identification de priorités et d'objectifs en matière de sécurité à mettre en œuvre à l'échelle nationale et à l'échelle régionale. La note A38-WP/66 présente également un projet de résolution remplaçant la Résolution A37-8 : *Coopération régionale et assistance pour résoudre des carences liées à la sécurité*.

30.2 La Commission examine la note A38-WP/98, présentée par les États-Unis, et les notes WP/231 et 259, présentées par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), et elle prend acte des initiatives pour traiter les risques de sécurité au niveau régional à travers les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de prévenir les accidents et/ou les incidents majeurs résultant de problèmes liés à la sécurité des pistes, aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) et des pertes de contrôle en vol (LOC-I), ainsi que des initiatives pour encourager les États à appuyer les RASG dans leurs régions respectives. Dans la note WP/259, les États sont instamment priés d'appuyer les efforts régionaux en Amérique du Sud aux fins du développement sûr et ordonné de l'aviation civile en établissant des objectifs pour 2016 dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne. Dans la note A38-WP/215, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) se penche sur le travail des organismes régionaux dans la région AFI pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité et résoudre les problèmes graves de sécurité (PGS). Des notes d'information sont fournies par le Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS) (A38-WP/328), le Comité aéronautique inter-États (CAI) (A38-WP/120) et l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) (WA38-WP/303).

30.3 La Commission examine la note A38-WP/155, présentée par l'Indonésie, la note A38-WP/352, présentée par le Vietnam, et la note A38-WP/101 accompagnée du Rectificatif n° 1, présentée par les États-Unis, traitant toutes du besoin d'inspecteurs de la sécurité de l'aviation. La Commission reconnaît que de nombreux États trouvent qu'il est difficile de recruter, former et retenir les inspecteurs de la sécurité de l'aviation et que l'incorporation du développement des compétences d'inspecteur dans les travaux du programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation aiderait à renforcer globalement la sécurité de l'aviation. La note A38-WP/101 demande au Conseil de charger le Secrétariat d'élaborer des dispositions et orientations sur les compétences générales des inspecteurs nationaux de la sécurité, ce sur quoi le Secrétariat indique que des travaux sont déjà en cours.

30.4 La Commission est informée qu'afin que l'OACI continue de travailler à la coordination de la coopération régionale et à la fourniture d'assistance aux États, toutes les parties prenantes, notamment les États, les organismes régionaux, les institutions financières et l'industrie devraient s'engager activement à appuyer les États qui en ont besoin. C'est l'axe du projet de résolution présenté dans la note A38-WP/66, dont la Commission convient qu'il devrait être amendé afin de prendre en considération les propositions faites dans la note A38-WP/84, présentée au titre du point 27 de l'ordre du jour par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL.

30.5 À la lumière des débats, la Commission convient de soumettre la résolution suivante à la Plénière, pour adoption :

Résolution 30/1 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États contractants, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États contractants ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

Considérant que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

Reconnaissant que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États contractants individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

Considérant que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États contractants son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et les Objectifs

stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

Reconnaissant que les États contractants ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

Reconnaissant que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États contractants dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux organisations régionales de supervision de la sécurité et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

Reconnaissant que l'assistance offerte aux États contractants qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États contractants, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont pour objectif de fixer des priorités et des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États contractants à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;
2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que la fixation de priorités et de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;
3. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États contractants, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;
4. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;

5. *Charge* le Conseil de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;

~~5.~~ 6. *Prie instamment* les États contractants de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;

~~6.~~ 7. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ;

~~7.~~ 8. *Prie instamment* les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;

~~8.~~ 9. *Demande* à tous les États contractants et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;

~~9.~~ 10. *Encourage* les États contractants à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

~~10.~~ 11. *Encourage* les États contractants à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;

~~11.~~ 12. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

~~12.~~ 13. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;

~~13.~~ 14. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-8.

Avantages du registre en ligne des permis d'exploitation aérienne (registre AOC)

30.6 La Commission examine la note A38-WP/90, présentée par le Conseil, sur les avantages du registre en ligne des permis d'exploitation aérienne (registre AOC) qui a été lancé pour la première fois par l'OACI en décembre 2012. Il est noté que la participation au registre nécessite l'affectation de ressources, mais que les avantages que les États tirent du registre pourraient primer sur les coûts. La Commission rappelle que le registre AOC a été élaboré par l'OACI suite à une proposition faite durant la 36^e Assemblée de l'OACI d'élaborer un registre en ligne qui assurerait les États de la validité et de la fiabilité des AOC et de l'intégrité de la conformité de l'État de l'exploitant et faciliterait le processus d'autorisation d'exploitation des détenteurs d'AOC dans d'autres États, en servant de dépôt de données centralisées des renseignements sur les exploitants aériens. La Commission reconnaît que la fourniture en temps opportun de données exactes de la part d'États d'opérateurs de plus grande envergure poserait des difficultés initiales et qu'un surcroît de travail serait nécessaire pour harmoniser le processus de saisie des données. La Commission convient des actions proposées dans la note A38-WP/90 et appuie la note A38-WP/126, présentée par l'IATA.

30.7 La Commission examine également la note A38-WP/125 présentée par l'IATA, qui met en évidence le nombre croissant de documents demandés par les États pour autoriser l'exploitation des compagnies aériennes enregistrées dans d'autres États. Elle reconnaît que les spécifications non harmonisées augmentent de manière significative les coûts et le fardeau administratif. La Commission convient que, comme ils en ont été instamment priés à la 36^e session de l'Assemblée, les États devraient être encouragés à reconnaître comme étant valides les AOC et spécifications d'exploitation connexes délivrés par d'autres États qui satisfont aux dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

Approbation des simulateurs d'entraînement au vol

30.8 La note A38-WP/142, présentée également par l'IATA, souligne le besoin pour les États d'établir des systèmes afin de reconnaître l'approbation par d'autres États de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) sur la base des directives fournies dans le Doc 9625 de l'OACI, *Critères de qualification des simulateurs de vol*, Volume I — *Avions* (3^e édition) et Volume II — *Hélicoptères* (1^{re} édition). La Commission note que l'absence de reconnaissance des approbations de FSTD par les États où ils sont exploités a entraîné des coûts accrus et alourdi le fardeau administratif des autorités de l'aviation civile, des coûts significatifs pour l'industrie et une moindre disponibilité des services de formation. La Commission note également que l'assistance aux États dans l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD, sur la base des orientations du Doc 9625, pourrait être appuyée par le biais du Consortium international pour la formation des pilotes (IPTC), composé de l'IATA, de l'OACI, de l'IFALPA et de la Royal Aeronautical Society.

30.9 À la lumière des débats, la Commission soumet à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante :

Résolution 30/2: Reconnaissance de l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)

L'Assemblée :

Considérant que l'OACI a publié le Doc 9625, *Critères de qualification des simulateurs de vol*, Volume I — *Avions* (3^e édition) et Volume II — *Hélicoptères* (1^{re} édition) pour donner aux autorités d'autres États le moyen d'accepter, sans évaluation répétitive, la qualification accordée par l'État qui réalise les évaluations initiale et récurrentes d'un simulateur de vol (FSTD),

Reconnaissant que malgré l'existence d'un mécanisme d'harmonisation accepté à l'échelle internationale et contenu dans le DOC 9625, l'absence de reconnaissance des qualifications de FSTD favorise les évaluations multiples et entraîne des coûts élevés pour les États et l'industrie,

Reconnaissant la lenteur des progrès en vue de la mise en œuvre de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD conformes aux orientations du Doc 9625,

1. *Prie instamment* les États contractants d'établir des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD selon les orientations du Doc 9625 ;
2. *Charge* le Conseil de maintenir son soutien aux États contractants dans leurs efforts de mettre sur pied des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD ;
3. *Prie instamment* les États contractants de se porter assistance mutuelle en vue de l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD.

Avancement du plan de préparation en matière de santé publique dans le secteur de l'aviation

30.10 La Commission examine la note A38-WP/35, présentée par le Conseil, et la note A38-WP/229 présentée par la République dominicaine, et souligne les avantages significatifs pour les États et son appui à la poursuite par l'OACI de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ; elle encourage les États et les organisations internationales à contribuer au CAPSCA financièrement ou d'une autre manière. La Commission reconnaît la collaboration de l'OACI avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres partenaires dans la mise en œuvre du programme.

Coopération régionale dans le cadre des programmes nationaux de sécurité et des enquêtes sur les accidents et incidents

30.11 La Commission examine les notes A38-WP/196 et WP/323, présentées par l'Argentine et le Japon, et elle convient que les États ayant une certaine expérience dans la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité (PNS) devraient partager les renseignements et collaborer par le biais des RASG, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), de Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) ou d'autres forums régionaux appropriés afin de faciliter la mise en œuvre des PNS.

30.12 La note A38-WP/339, présentée par la Colombie, porte sur l'intérêt, les besoins et les bases de l'établissement d'organisations régionales d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO) dans la région de l'Amérique du Sud afin de mettre un frein aux problèmes actuels d'indépendance et budgétaires auxquels se heurtent les États dans l'exercice de leurs fonctions liées aux enquêtes.

30.13 La Commission note que l'établissement de RAIO serait de la plus grande importance de même que l'assistance aux États ayant des ressources humaines et financières limitées afin de mener à bien leurs fonctions d'enquête. Un RAIO aiderait, entre autres, les États participants à réaliser des économies importantes et à assurer l'indépendance fonctionnelle des enquêtes. Le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI, publié en mars 2011, contient des orientations sur la manière d'établir et de gérer une RAIO dans une région ou une sous-région. Il y a actuellement plusieurs initiatives prises par des groupes d'États afin d'établir des RAIO, et l'OACI, les RASG et les RSOO ont aidé les États à cet égard.

30.14 La Commission convient que les cadres juridiques des États devraient être examinés et, si besoin est, amendés afin de permettre l'établissement de RAIO s'il y a lieu, et d'améliorer le niveau de conformité avec les SARP correspondantes de l'OACI ; et que les projets de coopération régionale devraient être encouragés afin d'assurer que les RAIO reçoivent un appui technique et financier durable.

30.15 Des notes d'information sont présentées par le Salvador (A38-WP/232) et le Vietnam (A38-WP/343).
