



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)

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)

Point 29 : Rapport sur la mise en œuvre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) conformément à l'approche systémique globale et sur l'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI au-delà de 2010

PRIORITÉS DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET SUIVI DE LA HLSC 2010

(Note présentée par la Belgique au nom des États membres de l'Union européenne¹, par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les vues de l'Europe sur les priorités de l'OACI en matière de sécurité compte tenu des conclusions de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HSLC). Elle contient également une proposition de résolution de l'Assemblée sur la transparence et traite des recommandations de la HLSC concernant la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États, les compétences du personnel aéronautique et la sécurité des pistes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à accorder une haute priorité à la transition à la méthode de surveillance continue (CMA) ;
- b) à approuver la nécessité d'accroître la transparence des renseignements sur la sécurité pour le public, comme l'indique la présente note et la proposition de résolution de l'Assemblée sur la transparence, notamment par la publication des problèmes graves de sécurité non résolus ;
- c) à reconnaître le rôle important des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) dans l'aide apportée aux États pour s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, y compris de la manière décrite dans la présente note ;
- d) à assurer la participation étroite des États et des organisations internationales intéressées aux activités d'élaboration de la méthode de définition des indicateurs de performance de sécurité (SPI) et à veiller à ce qu'un calendrier clair soit établi pour ces activités ;
- e) à approuver l'élaboration de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États, cette annexe devant être réalisée dès le départ en étroite collaboration avec les États et les organisations nationales et internationales et prévoir la possibilité d'établir des RSOO et des programmes régionaux de sécurité.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, 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.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A (Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale).
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Conclusions et recommandations de la HLSC 2010 <i>Rapport de la conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité, Doc 9935</i>

1. SUIVI DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÉCURITÉ (HLSC)

1.1 L'Europe adhère généralement aux conclusions de la HLSC. Il est important maintenant qu'elles fassent l'objet d'un suivi approprié et qu'elles soient adéquatement prises en compte dans la planification stratégique de l'OACI. Les priorités de l'Europe en matière de sécurité présentées dans le cadre de la présente Assemblée portent sur trois thèmes principaux de la HSLC : *a) mise en œuvre efficace de la méthode de surveillance continue (CMA) ; b) transparence des renseignements sur la sécurité ; et c) remédier efficacement aux problèmes de sécurité constatés.*

1.2 La présente note traite également des recommandations de la HLSC concernant l'élaboration d'une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États, les compétences du personnel aéronautique et la sécurité des pistes.

2. MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE

2.1 L'Europe accueille favorablement les recommandations de la HLSC relatives à la CMA et invite l'Assemblée à approuver la transition progressive à la CMA en accord avec ces recommandations. La CMA devrait être considérée comme hautement prioritaire dans la planification stratégique de l'OACI et être mise en œuvre de manière efficace.

2.2 En ce qui concerne les recommandations de la HLSC sur les indicateurs de performance de sécurité (SPI), qui sont étroitement liés à la CMA et qui aident à mesurer l'efficacité des programmes nationaux de sécurité (PNS), la présente note invite l'OACI à assurer la participation étroite des États et des organisations internationales intéressées aux activités d'élaboration de la méthode de définition des SPI et à veiller à ce qu'un calendrier clair soit établi pour ces activités.

3. TRANSPARENCE DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

3.1 L'Europe accueille favorablement les recommandations de la HLSC sur la transparence des renseignements sur la sécurité à fournir aux voyageurs. Il s'agit d'une approche très novatrice et il convient d'accorder une priorité particulière au suivi de ces recommandations.

3.2 L'Assemblée est invitée à approuver la nécessité de mieux informer le public sur la sécurité de l'aviation et de le faire d'une manière qui permette aux voyageurs de prendre des décisions éclairées. Les renseignements fournis doivent montrer l'importance d'assurer une supervision nationale ou régionale efficace de la sécurité et la corrélation entre le niveau de mise en œuvre des normes de sécurité et les taux d'accidents.

3.3 Conformément aux recommandations de la HLSC, l'OACI devrait aussi prévoir la publication des problèmes graves de sécurité (PGS) non résolus et du niveau de mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux par tous les États contractants. L'information fournie devrait clairement montrer que les États qui ont des PGS non résolus autorisent l'exploitation d'entreprises de transport aérien et d'autres activités aéronautiques qui ne satisfont pas aux normes de sécurité internationales applicables.

3.4 En outre, lorsqu'elle communique des PGS non résolus aux États contractants, l'OACI devrait indiquer explicitement que les conditions prévues à l'article 33 de la Convention ne sont pas respectées dans ces cas. Il est évident que, lorsque les renseignements disponibles montrent clairement une situation très grave de non-conformité aux normes de sécurité internationales, les États contractants ne devraient pas être tenus d'accepter dans leur propre espace aérien des aéronefs ou des exploitants d'États qui ont des PGS non résolus.

3.5 L'Europe estime enfin qu'il y aurait lieu de réexaminer la procédure appliquée aux PGS afin de la rendre plus transparente et plus objective. Les critères PGS actuels ne semblent pas inclure tous les problèmes de sécurité auxquels les États contractants devraient remédier d'urgence. L'objectif de cet examen devrait être d'élaborer des critères plus cohérents, qui tiennent compte des constatations de l'USOAP-CMA et de leur gravité, ainsi que du niveau effectif de mise en œuvre des SARP. Il est particulièrement important que la procédure tienne compte de l'effet *cumulatif* des constatations de l'USOAP-CMA, qui, prises individuellement, ne seraient pas nécessairement considérées comme des PGS.

4. REMÉDIER EFFICACEMENT AUX PROBLÈMES DE SÉCURITÉ CONSTATÉS

4.1 Même s'il a été possible de réduire de façon importante le nombre d'accidents mortels et de décès au cours des dix dernières années, il est nécessaire d'adopter des méthodes mieux coordonnées pour améliorer davantage la sécurité et appliquer des solutions de sécurité viables. La mise en œuvre des PNS et de la CMA, ainsi qu'un renforcement de la transparence devrait contribuer à obtenir ce résultat.

4.2 Il est également important que l'OACI réagisse efficacement et promptement aux accidents récents qui ont mis en évidence les lacunes qui existent dans la protection des données de vol, le repérage et la récupération des enregistreurs de bord, les communications avec les aéronefs au-dessus de zones océaniques et l'efficacité des normes par rapport à la conception des procédures d'exploitation normalisées.

4.3 En outre, les RSOO jouent un rôle de plus en plus important dans l'appui apporté aux États pour qu'ils s'acquittent de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité en leur permettant de mettre leurs ressources en commun et en assurant une plus grande efficacité des processus de sécurité. Par conséquent :

- a) les États contractants, l'OACI et les organisations donatrices sont invités à coopérer étroitement et à échanger des renseignements pour mieux prioriser et coordonner les projets de coopération technique ;
- b) il convient d'axer les efforts sur les États qui ont des problèmes de sécurité systémiques et où il existe une volonté politique de prendre des mesures pour les résoudre ;

- c) il faut en priorité appuyer les RSOO et la coopération entre ces organismes. Lorsqu'elle participe à l'établissement des RSOO, l'OACI devrait le faire de manière transparente et, dans la mesure du possible, inviter les RSOO actuelles à participer au processus ;
- d) L'OACI devrait prendre en considération plus systématiquement les avantages des RSOO dans sa réglementation et ses activités d'audit. La CMA en particulier, comme le recommande la HLSC, devrait tenir compte des contributions des systèmes régionaux d'audit de la sécurité pour éviter le chevauchement systématique des activités de surveillance.

5. NOUVELLE ANNEXE SUR LA GESTION DE LA SÉCURITÉ PAR LES ÉTATS

5.1 L'Europe appuie les recommandations de la HLSC concernant la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États. Elle rappelle que la HLSC a recommandé que cette Annexe soit élaborée « *en étroite collaboration avec les États et les organisations nationales et internationales* ». Il est important que les expériences des États et des organisations internationales intéressées dans l'application des dispositions relatives aux PNS/SGS ainsi que la mise en œuvre des huit éléments cruciaux de la supervision de la sécurité soient prises en compte dès le début de l'élaboration de la nouvelle Annexe. Il est également important que la nouvelle Annexe prévoit la possibilité d'établir des RSOO et des programmes régionaux de sécurité. Cette Annexe devrait aussi contenir, comme l'a recommandé la HLSC, des spécifications relatives à la transparence des renseignements sur la sécurité à fournir aux voyageurs, au besoin par l'intermédiaire de l'OACI.

6. COMPÉTENCE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE ET FORMATION DES PILOTES

6.1 L'Europe note avec satisfaction les débats qui ont eu lieu à la HLSC concernant les questions de formation. Elle estime cependant que les recommandations de la HLSC et l'accent qu'elles mettent sur la future génération de professionnels de l'aviation ne devrait pas diminuer la priorité qui doit être accordée aux problèmes de formation actuels. Les propositions de l'Europe à ce sujet sont exposées dans une note de travail présentée au titre du point 45 de l'ordre du jour.

7. SÉCURITÉ DES PISTES

7.1 La HLSC indique dans une de ses conclusions que « la sécurité des pistes continue à être un des grands problèmes de l'aviation », mais ses recommandations dans ce domaine portent principalement sur la tenue par les États, avec l'appui de l'OACI, d'activités destinées à faire mieux connaître ce problème (tenue dans les régions de sommets internationaux sur la sécurité des pistes). L'Europe préconise d'adopter une approche plus globale pour faire face efficacement à ce problème, sous la direction de l'OACI. Cette approche devrait s'inscrire dans un contexte interorganisationnel, être basée sur une collecte appropriée de données et la surveillance des risques pour la sécurité, en particulier dans le cadre des PNS et de la CMA, et être accompagnée d'une large diffusion des leçons apprises et des stratégies de prévention. Une proposition de l'Europe à ce sujet, inspirée de cette approche, est exposée dans une note de travail présentée au titre du point 30 de l'ordre du jour.

PROJET DE RÉSOLUTION

Résolution 25/xx : Transparence des renseignements sur la sécurité

L'Assemblée,

Rappelant que la transparence et l'échange des renseignements sur la sécurité sont des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr et que l'un des objectifs de cet échange est d'apporter une réponse cohérente, factuelle et transparente aux préoccupations de sécurité à l'échelle nationale et mondiale,

Rappelant que la confiance mutuelle entre États, ainsi que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépend de l'accès à des renseignements sur la sécurité adéquats et fiables,

Reconnaissant les difficultés qu'éprouvent de nombreux États contractants à établir et à faire fonctionner un système efficace de supervision de la sécurité, ainsi que la nécessité pour ces États de mettre leurs ressources en commun et de travailler ensemble au sein d'organismes régionaux de supervision de la sécurité,

Rappelant aux États contractants la nécessité de surveiller toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

Rappelant que les États doivent fonder la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences d'autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial,

Demande au Conseil de veiller à ce que des renseignements sur la sécurité facilement compréhensibles soient diffusés au public pour répondre à un besoin moral et permettre aux voyageurs aériens de prendre des décisions éclairées au sujet de la sécurité du transport aérien ; ces renseignements devraient expliquer l'importance de la supervision de la sécurité pour assurer la sécurité de l'aviation civile et montrer les incertitudes qui peuvent planer sur la sécurité des transporteurs aériens d'États dont les capacités en matière de supervision de la sécurité présentent de graves carences ;

Demande au Conseil de veiller à ce que les problèmes graves de sécurité non résolus soient publiés d'une manière qui soit compréhensible pour le public et qui montre clairement que les États en cause autorisent l'exploitation d'entreprises de transport aérien qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité internationales ;

Invite les États contractants, le Conseil et les organisations donatrices à accorder une priorité particulière, dans le cadre de la coopération technique, au développement et au soutien des organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

Invite le Conseil à veiller à ce que les avantages de la coopération régionale et des organismes régionaux de supervision de la sécurité soient adéquatement pris en compte dans la réglementation de l'OACI et ses activités de surveillance de la sécurité, notamment dans la méthode de surveillance continue et la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États;

Invite les États contractants à établir des règles d'exploitation, conformes à la Convention et sans pratiques discriminatoires, qui régissent la surveillance des aéronefs et des exploitants étrangers sur leur territoire ;

Invite le Conseil à veiller à ce que l'OACI donne systématiquement aux États contractants des renseignements complets sur les États qui autorisent des activités aéronautiques non conformes aux normes de sécurité internationales applicables.