



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/305
TE/53
5/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 ET 26 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur les points 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 et 26 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen de la Commission technique.

Point 24 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

24:1 Rapport d'avancement sur le GASP

24:1.1 a Commission est saisie de la note A35-WP/51, qui contient un rapport d'avancement sur le développement du GASP, et qui est soumise comme suite à la Résolution A33-16 de l'Assemblée. La Commission estime que la décision recommandée à l'Assemblée devrait inclure les points les plus importants énumérés au paragraphe 3.6.1 du texte révisé sur le GASP (2004) présenté en appendice à la note. La Commission prend en conséquence les mesures suivantes :

- a) elle prend note du rapport d'avancement sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) présenté dans la note A35-WP/51, ainsi que de la version mise à jour du Plan figurant en appendice à cette note ;
- b) elle constate que les problèmes de sécurité les plus importants qui ont été mis en évidence par une analyse des tendances récentes en matière d'accidents sont les CFIT, les pertes de maîtrise et les pannes techniques ;
- c) elle prie instamment les États d'appuyer les efforts de l'OACI dans l'exécution des tâches et la poursuite des objectifs du GASP.

24:1.2 Durant l'examen de la note A35-WP/116 (Fédération de Russie) concernant l'utilisation des données d'enregistreurs de bord, un point de vue est exprimé, selon lequel, en raison de la création rapide de logiciels de gestion des programmes d'analyse des données de vol (FDA), la nécessité pour l'OACI de mettre au point un modèle pour de tels programmes pourrait être prématurée. Un autre point de vue est exprimé, selon lequel la réduction des masses maximales des avions qui sont requis d'utiliser de tels programmes pourrait avoir des répercussions économiques. À la lumière des délibérations sur cette question, la Commission convient :

- a) que l'OACI établira des éléments indicatifs pour les programmes d'analyse des données de vol (FDA), en tenant compte du fait que ces programmes n'auront pas de caractère punitif ;
- b) que l'OACI étudiera la faisabilité de réduire les masses maximales des avions qui sont tenus d'être couverts par les programmes FDA.

24:1.3 Durant l'examen de la note A35-WP/144 (France) sur la prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués, le Secrétaire, tout en confirmant l'efficacité des enregistreurs de bord aux fins d'enquêtes sur les accidents, explique que le Groupe d'experts des enregistreurs de bord est resté inactif ces dernières années en raison de l'absence de ressources, mais que les activités de recrutement en cours devrait permettre la reprise de cette question dans un proche avenir. Un délégué explique que les groupes d'industries ont déjà réalisé d'importants progrès dans ce domaine. Étant donné le long délai d'exécution requis pour les nouvelles spécifications concernant les enregistreurs de bord, il importe que les travaux dans ce domaine commencent le plus tôt possible.

24:1.4 À la lumière des débats, la Commission soumet à la Plénière la résolution ci-après, pour adoption :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION TECHNIQUE ET
RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

Résolution 24/1

**Prise en compte des évolutions des spécifications
concernant les systèmes d'enregistrement embarqués**

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,

Considérant que l'établissement de normes internationales contribue à cet objectif,

Reconnaissant l'importance pour la sécurité de l'exploitation des systèmes d'enregistrement embarqués,

Reconnaissant le besoin d'évolution des spécifications de ces systèmes,

1. *Demande* au Conseil de relancer dans les meilleurs délais les travaux dans le domaine des enregistreurs de bord et de traiter en priorité les problèmes posés par les difficultés de recherche et de récupération de ces équipements, l'obsolescence, le nombre insuffisant de paramètres enregistrés et la nécessité de prescrire l'enregistrement des images du poste de pilotage ;

2. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution.

24:1.5 La Commission est saisie de la note A35-WP/157, présentée par la Conférence européenne de l'aviation civile, qui propose que l'OACI établisse un modèle mondial normalisé pour la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et qui préconise également la création d'un groupe d'experts informel, qui pourrait constituer une ressource utile pour l'élaboration de recommandations en vue d'une harmonisation à l'échelle mondiale dans l'établissement des dispositions de l'OACI afférentes à l'application uniforme de la gestion de la sécurité de l'ATM. La Commission rappelle les Recommandations 2/1 et 2/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne, portant respectivement sur la nécessité d'établir un cadre pour la sécurité du système et sur la mise en œuvre de programmes de gestion de la sécurité des services ATS ; elle note que l'OACI exécute les tâches requises par l'entremise de plusieurs groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne et du Secrétariat. Il est noté par ailleurs que le Secrétariat a mis sur pied une équipe de projet interne chargée de réaliser l'harmonisation des dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité. La Commission convient que l'OACI devrait formuler des recommandations pour la réalisation d'une harmonisation mondiale dans l'application uniforme des dispositions de l'OACI pour la gestion de la sécurité de l'ATM et qu'il faudrait encourager les groupes régionaux informels à effectuer des travaux complémentaires, dont les résultats pourraient être utiles aux travaux de l'OACI. Il est convenu en outre que, à mesure que les travaux de

l'OACI et des groupes informels acquièrent de la maturité, il pourrait être approprié de convoquer une réunion mondiale afin d'adopter un modèle normalisé de gestion de la sécurité que les États pourraient appliquer dans la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

24:1.6 La Commission se penche ensuite sur la note A35-WP/165, dans laquelle l'IFALPA recommande l'harmonisation des méthodes d'assignation des niveaux de vol et préconise l'adoption universelle du Tableau des niveaux de croisière qui figure dans l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI — *Règles de l'air*. La Commission rappelle que la question a été examinée à la onzième Conférence de navigation aérienne, qui a noté en particulier les difficultés rencontrées aux interfaces entre des espaces aériens où l'on utilise des unités de mesure différentes, ainsi que le fait que certains États utilisent des tableaux de niveaux de croisière métriques différents du tableau contenu dans l'Annexe 2 de l'OACI. Il est noté que la Conférence avait adopté une recommandation (4/9) qui encourageait les États à appliquer une structure de niveaux de croisière commune conforme aux tableaux des niveaux de croisière exprimés en mètres ou en pieds figurant dans l'Annexe 2, et que l'OACI a déjà pris des mesures pour aviser les États de cette recommandation. La Commission est informée en outre que, lorsqu'elle a examiné la Recommandation 4/10 de la onzième Conférence de navigation aérienne, qui demandait à l'OACI de continuer d'étudier la structure de niveaux de croisière commune, la Commission de navigation aérienne a décidé de ne pas y donner suite, puisqu'il n'y avait aucun problème grave de sécurité justifiant la poursuite d'activités dans ce domaine. La Commission convient de l'importance de la question, reconnaissant qu'il serait dans l'intérêt de la sécurité et de l'efficacité que tous les États appliquent une structure de niveaux de croisière commune, conformément aux tableaux de niveaux de croisière exprimés en mètres ou en pieds figurant dans l'Annexe 2. Pour ce qui est de la nécessité de progresser vers une unité de mesure d'altitude unique, la Commission reconnaît qu'un tel objectif reste encore à long terme pour l'OACI et qu'aucun progrès n'est attendu dans l'avenir immédiat. Compte tenu des aspects de sécurité potentiels, la Commission estime que la question devrait faire l'objet d'un complément d'étude, si les circonstances le permettent.

24:1.7 Durant l'examen de la note A35-WP/192 (IATA) relative à la collecte et au partage des données sur la sécurité, il est expliqué que les rapports d'incidents mentionnés incluent également des comptes rendus provenant d'équipages de conduite, d'équipages de cabine et d'autres sources possibles. Sachant que le Conseil aurait à considérer la question des ressources, la Commission convient de charger le Conseil :

- a) d'élaborer des dispositions sur l'échange, entre les organisations vouées à la sécurité, des renseignements qui proviennent des données d'incidents, de façon à atténuer les problèmes liés à la confidentialité et aux actions punitives ;
- b) d'étendre le champ de la gestion des données de sécurité de l'OACI, afin que les analyses de tendances des incidents et des facteurs contributifs deviennent un moyen proactif de comprendre et de mieux gérer les menaces à la sécurité opérationnelle de l'aviation.

24:1.8 La Commission prend acte de la note A35-WP/239 présentée par la République islamique d'Iran, intitulée « Dispositions relatives à la masse et au centrage et données de masse et centrage dans les comptes rendus d'accident/incident et les résumés ADREP ».

Point 24 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)
24.1 : Protection des sources et libre mouvement des renseignements sur la sécurité

24.1:1 Protection des sources et libre mouvement des renseignements sur la sécurité

24.1:1.1 La Commission est saisie de la note A35-WP/52, qui contient un projet de résolution de l'Assemblée sur la protection des renseignements liés à la sécurité soumis volontairement. On se rappellera que la communauté de l'aviation civile internationale a tenté, dans le cadre de plusieurs initiatives, de résoudre la question de la protection contre les usages non appropriés des sources de renseignements sur la sécurité, notamment des informations provenant des enquêtes sur les accidents et les incidents et des systèmes de collecte de données sur la sécurité. Les efforts investis dans la protection de ces informations doivent viser à assurer un équilibre précaire entre la nécessité de protéger ces données et la responsabilité de rendre la justice. Durant les débats, un point de vue est exprimé, selon lequel il importe de protéger non seulement les renseignements sur la sécurité soumis volontairement, mais aussi tous les autres renseignements sur la sécurité. Il est également avancé qu'il importe de distinguer entre les degrés de protection accordés, en ce sens que tous les renseignements ne peuvent pas recevoir le même niveau de protection. Un autre point de vue exprimé souligne le caractère délicat de la question et appuie la démarche équilibrée décrite dans la note A35-WP/52.

24.1:1.2 À l'issue des délibérations, la Commission convient de soumettre à la Plénière, pour adoption, la résolution ci-après :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION TECHNIQUE ET
RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

Résolution 24/xx

**Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte de données sur la sécurité
afin d'améliorer la sécurité de l'aviation**

L'Assemblée,

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

Reconnaissant l'importance de la libre communication des renseignements sur la sécurité entre les parties prenantes du système d'aviation,

Reconnaissant qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et les incidents contre une utilisation inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles sur la sécurité pour permettre la prise de mesures de prévention appropriées et opportunes,

Préoccupée par la tendance à employer les renseignements sur la sécurité dans les mesures disciplinaires ou d'application de la loi et à les utiliser comme preuves dans des poursuites judiciaires,

Consciente du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication de ces renseignements et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation,

Considérant qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des renseignements sur la sécurité et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice,

Reconnaissant que les progrès technologiques ont permis de mettre au point de nouveaux systèmes de collecte, de traitement et d'échange de données sur la sécurité, donnant lieu à plusieurs sources de renseignements sur la sécurité qui sont essentielles à l'amélioration de la sécurité de l'aviation,

Notant que les lois internationales existantes ainsi que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États peuvent ne pas protéger suffisamment les renseignements sur la sécurité,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer des orientations juridiques appropriées qui aideront les États à promulguer des lois et des règlements nationaux pour protéger efficacement de manière appropriée les renseignements, tant obligatoires que facultatifs, provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en assurant l'administration appropriée de la justice nationale ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner leur législation actuelle et de l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois et des règlements destinés à protéger efficacement de manière appropriée les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité et fondés, dans la mesure du possible, sur les orientations juridiques mises au point par l'OACI ;

3. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question.

24.1:1.3 La Commission se penche ensuite sur la note A35-WP/288 présentée par la France, dans laquelle sont examinées les difficultés rencontrées dans la protection des données relatives à la sécurité aérienne, qu'elles soient collectées ou non dans le cadre des enquêtes d'accident. La Commission constate que la note WP/228 souligne que les divers systèmes de collecte des données de sécurité forment un ensemble cohérent et que la protection des informations provenant de ces sources diverses doit être appréhendée de manière globale. Elle constate également que la note WP/228 recommande que le projet de résolution figurant dans la note WP/52 soit bien compris comme visant l'ensemble des sources des données sur la sécurité, y compris celles qui font déjà l'objet de dispositions particulières dans les Annexes.

24.1:1.4 Le Comité exécutif ayant déjà examiné la plus grande partie de la note A35-WP/152, la Commission technique est invitée à se concentrer sur la section relative aux systèmes de gestion de la sécurité et sur les conclusions, ainsi que sur les mesures recommandées dans le paragraphe 14 c). À la lumière des délibérations, la Commission convient que les États devraient être invités à adopter des dispositions réglementaires obligeant les exploitants d'aéronefs et les agents de services d'assistance en escale à signaler tous les incidents et accidents survenant aux aéroports de l'État (aires de trafic comprises) aux autorités compétentes et aux exploitants d'aéroports concernés.

24.1:1.5 La Commission prend acte des notes WP/91, WP/92, WP/105 et WP/260.

Point 24 : **Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**
24.2 : **Rapport d'avancement sur le programme OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)**

24.2:1 Progrès réalisés par le programme OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)

24.2:1.1 Le Secrétaire présente la note A35-WP/59, dans laquelle il est indiqué que, entre 1992 et 2003, le nombre d'accidents mortels dus à des CFIT a connu une baisse importante. La Commission exprime son appui continu pour le programme OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT), dont on pense qu'il a contribué à la baisse des taux d'accident à l'échelle mondiale.

24.2:1.2 À la lumière des débats, la Commission convient d'inviter instamment les États à mettre en application les dispositions relatives à la prévention des CFIT, notamment celles qui concernent la mise en place d'un GPWS avec fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant, la conception et la mise en œuvre d'approches avec guidage vertical (APV) et la fourniture de données électroniques de terrain et d'obstacles.

24.2:1.3 Par ailleurs, la Commission prend note avec intérêt des renseignements figurant dans la note A35-WP/108, qui rend compte de l'analyse réalisée par le Comité aéronautique inter-États et des mesures prises pour prévenir les impacts sans perte de contrôle. À propos de l'analyse des erreurs commises par des contrôleurs de la circulation aérienne présentée dans la note A35-WP/108, l'IFATCA indique que ces erreurs sont inacceptables et que les autorités compétentes devraient y donner la suite appropriée.

24.2:1.4 Dans la note A35-WP/243, l'Italie présente son point de vue sur l'élaboration de nouvelles normes et procédures techniques relatives aux procédures d'approche avec guidage vertical (APV) et elle invite l'Assemblée à charger l'Organisation d'élaborer des normes et des éléments indicatifs pour appuyer les vols APV.

24.2:1.5 Le Secrétaire indique que le programme des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne prévoit déjà l'élaboration de normes et d'éléments indicatifs relatifs aux procédures d'approche avec guidage vertical (APV). La Commission demande à l'Organisation d'accélérer l'établissement de ces normes et éléments indicatifs afin de les finir d'ici deux ans.

24.2:1.6 La Commission prend note des renseignements présentés par la République de Corée dans la note A35-WP/191 sur le succès des programmes d'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA), prévenant ainsi les CFIT par la réduction des approches non stabilisées.

Point 24 : **Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**
24.3 : **Programme d'amélioration de la sécurité aérienne**

24.3:1 Programme d'amélioration de la sécurité aérienne

24.3:1.1 Le Secrétaire présente la note A35-WP/60, qui décrit le concept, les objectifs et les principaux éléments du Programme d'amélioration de la sécurité aérienne (FSEP). Ce programme a pour but de fournir des exemples généraux de procédures techniques pour les inspecteurs des administrations de l'aviation civile, et de faciliter les échanges d'informations concernant les carences détectées et l'assistance disponible pour leur élimination.

24.3:1.2 La Commission exprime sa satisfaction et son appui du Programme d'amélioration de la sécurité aérienne.

24.3:1.3 Prenant note des informations présentées dans la note A35-WP/60, la Commission demande au Conseil de soumettre un rapport d'avancement à l'Assemblée à sa prochaine session ordinaire.

24.3:1.4 La Commission prend note des renseignements présentés par le Pakistan dans la note A35-WP/204 concernant les difficultés rencontrées par les États dans leurs efforts de renforcement de la supervision de la sécurité.

Point 25 : Code de conception mondial pour les aéronefs

25:1 La Commission technique prend acte de la note A35-WP/53, présentée par les États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), sur l'initiative concernant un code de conception mondial pour les aéronefs en vue d'un processus de certification unique. Le groupe international d'étude créé par la FAA et les JAA a achevé ses travaux sur un code de conception mondial pour les aéronefs et constaté que la plupart des normes nationales de navigabilité et de certification étaient fondées sur les Federal Aviation Regulations (FAR) des États-Unis ou les codes communs de l'aviation (JAR) européens ou similaires aux FAR ou aux JAR. Étant donné les activités de transition en cours en Europe, où l'EASA spécifiera les exigences en matière de certification, et le fait que les autorités aéronautiques participantes ne peuvent pas affecter de ressources à de nouvelles tâches en raison d'autres activités pressantes intéressant la sécurité, les travaux sur un processus de certification unique ont été suspendus indéfiniment. Les États contractants sont encouragés à utiliser les FAR/JAR par référence comme leur code de conception pour les aéronefs..

25:2 La Commission technique est également saisi de la note A35-WP/61, présentée par le Secrétariat de l'OACI, sur l'avancement de la mise en application de la Résolution A33-11: Code de conception mondial pour les aéronefs. Elle note que la conférence internationale États-Unis/Europe sur la sécurité de l'aviation, qui s'est tenue du 7 au 11 juin 2004 à Philadelphie (États-Unis), a confirmé que les activités relatives à un code mondial unique avaient été suspendues pour une période indéfinie et approuve l'intention de l'Organisation de suivre et d'appuyer le processus d'harmonisation. Il a été confirmé à cette réunion que l'initiative sur le code mondial unique est suspendue pour une période indéfinie.

25:3 La note A35-WP/69, présentée par l'Association du transport aérien international, sur la vision de l'industrie quant à l'application de la Résolution A33-11, est aussi examinée. La Commission note les vues de l'industrie sur la nécessité de poursuivre les activités d'harmonisation mondiale et de leur donner priorité.

25:4 La note A35-WP/267, présentée par la République islamique d'Iran, porte sur l'importance d'efforts conjugués des grands États de conception et de construction en vue de l'établissement d'un code de conception et de construction et de processus de certification de type et de production harmonisés à l'échelle mondiale. La Commission note la nécessité d'une démarche coordonnée à l'échelon international et de la participation de l'OACI aux activités d'harmonisation.

25:5 La Commission constate que d'importants travaux d'harmonisation ont été réalisés entre la FAA, la JAA et l'EASA et qu'un degré de maturité a été atteint. Elle reconnaît la nécessité d'adopter une démarche coordonnée à l'échelle internationale dans les travaux d'harmonisation, ainsi que la nécessité d'une participation de l'OACI. Il est admis par ailleurs que les FAR/JAR constituent de fait des normes, et que la plupart des États, mais non la totalité, pourraient utiliser les FAR/JAR et les règlements de l'EASA en référence. Toutefois, ces règlements ne représentent pas les seuls moyens de répondre aux critères de sécurité. La Commission reconnaît que des règlements détaillés, en conformité avec ses propositions de politique amendée de l'OACI concernant les spécifications techniques détaillées (voir paragraphe 22:4 du rapport sur le point 22 de l'ordre du jour), pourraient être liés à des SARP comme moyens d'assurer la conformité, mais qu'ils ne devraient pas figurer dans des Annexes. Il est donc convenu que, plutôt que de viser un code de conception mondial, il faudrait se concentrer sur une

procédure commune de certification. Il est reconnu que l'industrie tirerait un grand profit d'une telle procédure commune. Par ailleurs, il est nécessaire de disposer de critères essentiels communs, reconnus universellement, comme base d'une procédure commune de certification, et l'OACI devrait réviser les dispositions de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* en conséquence. La Commission note à cet égard que la révision du *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) prévue pour 2006 traiterait des procédures de certification de type et de production.

25:6 Compte tenu de ce qui précède, la Commission convient que l'Assemblée devrait encourager les États :

- a) à identifier, à prioriser et à fournir des éléments d'harmonisation suffisamment mûrs aux fins de promulgation;
- b) en fonction de leurs propres procédures de certification, à fournir à l'OACI des critères essentiels communs qui pourraient être intégrés dans l'Annexe 8 comme base pour une procédure commune de certification;
- c) à inviter une plus grande participation de l'industrie de fabrication et des usagers de l'espace aérien.

Point 26 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur

26:1 La Plénière a renvoyé l'Appendice B à la note A35-WP/33 sur les résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur à la Commission technique, qui souscrit aux recommandations du Conseil selon lesquelles la Résolution A22-14 concernant les problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques devrait être déclarée comme n'étant plus en vigueur.

— FIN —