



AN-Conf/13-WP/311
15/10/18

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

RAPPORT DU COMITÉ B À LA CONFÉRENCE SUR LE POINT 6 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 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**6.1 : Plan stratégique****6.1.1 : Vision et aperçu de l'édition de 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)****6.1.2 : Mise en place de la surveillance de la performance de sécurité ; objectifs, cibles et indicateurs présentés dans l'édition de 2020-2022 du GASP**

6.1.1 Ce point de l'ordre du jour présente le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Afin de donner aux participants une meilleure vue d'ensemble et de faciliter le débat, les notes de travail présentées au titre des sous-points 6.1, 6.1.1 et 6.1.2 sont examinées ensemble.

6.1.2 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/29, Révision n° 1, produite par le Secrétariat, qui contient une stratégie complète de sécurité de l'aviation. Cette note présente la version révisée (troisième édition) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) pour que le Comité l'accepte en principe. Le projet d'édition 2020-2022 du GASP énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration continue de l'aviation. Le Plan guide la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, présentée dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP, sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à réaliser les objectifs du GASP.

6.1.3 Le Comité examine les notes AN-Conf/13-WP/123, présentée par les États-Unis, AN-Conf/13-WP/43, présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL, AN-Conf/13-WP/135, présentée par le Brésil au nom des États d'Amérique du Sud (SAM)³, AN-Conf/13-WP/139, présentée par la République populaire de Chine, AN-Conf/13-WP/66, présentée par l'Uruguay et appuyée par les États SAM (à l'exception du Chili), AN-Conf/13-WP/65, présentée par les États-Unis, et AN-Conf/13-WP/186, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), concernant des observations sur le projet d'édition 2020-2022 du GASP. Le Comité convient de la nécessité de poursuivre les efforts de mise en œuvre dans le cadre du GASP, en se concentrant sur les performances de sécurité, les mécanismes régionaux, la gestion des risques de sécurité et la planification de la sécurité à l'échelle nationale/régionale. Il appuie largement le projet d'édition 2020-2022 du GASP et reconnaît qu'il est nécessaire que le Groupe d'étude du GASP réexamine l'utilisation appropriée de la marge de supervision de la sécurité en vue de l'entérinement futur du GASP à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI. Le Comité note les progrès du programme d'excellence aéroportuaire (APEX) pour la sécurité du Conseil international des aéroports (ACI) ainsi que la nécessité de la participation des exploitants nationaux d'aéroport au programme et se dit favorable à la prestation aux aéroports par les États d'une assistance entre pairs en matière de gestion de la sécurité opérationnelle et de facilitation du respect de la réglementation.

¹ 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.

² 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.

³ Treize États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

6.1.4 Le Comité prend note de la nécessité de promouvoir une meilleure intégration et une meilleure coordination entre les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), tout en garantissant que les modalités des travaux au niveau régional tiennent compte des besoins et des priorités de chaque région. Il convient aussi qu'il faudrait demander que le Conseil continue l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) fondées sur les performances en complément des exigences prescriptives, selon qu'il convient, compte tenu des implications budgétaires.

6.1.5 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/142, présentée par la République populaire de Chine, concernant l'expérience acquise dans ce pays sur la mise en œuvre du suivi et de la surveillance des aéronefs à l'échelle mondiale. Il est saisi aussi de deux notes présentées par la Trinité-et-Tobago : AN-Conf/13-WP/227 contenant des considérations relatives à une révision de la Convention de Chicago centrée sur l'aviation intérieure et à un examen des Annexes de l'OACI, et AN-Conf/13-WP/228, portant sur de nouveaux moyens destinés aux États qui ont du mal à mettre en œuvre les prescriptions de l'OACI figurant dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et relatives au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et à la méthode de surveillance continue (CMA). Le Comité reconnaît que les dispositions actuelles de l'Annexe 13 de l'OACI et les éléments indicatifs connexes sur les systèmes régionaux d'enquête prévoient déjà les outils nécessaires permettant aux États qui ne disposent pas des ressources suffisantes pour mener des enquêtes de déléguer cette fonction à d'autres États ou à des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

6.1.6 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.1/1 — Projet d'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004)

Il est recommandé que les États :

- a) acceptent en principe le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), objectifs et cibles du GASP compris ;
- et que l'OACI :
- b) tienne compte des apports de la Conférence, des réponses au questionnaire et des travaux futurs du groupe d'étude du GASP en vue de l'entérinement ultérieur de l'édition 2020-2022 du GASP à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.1.3 : Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

6.1.7 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/17, présentée par le Secrétariat, qui décrit le nouveau système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS). Cette note énonce l'objectif de l'OACI visant à renforcer les capacités des États en matière de supervision et de gestion de la sécurité en permettant aux États de déléguer des fonctions de supervision de la sécurité, selon les besoins, à des organisations régionales de supervision de la sécurité compétentes qui ont été évaluées et reconnues par l'OACI, et en renforçant les RSOO existantes pour qu'elles puissent appuyer les États de façon plus efficace et plus efficiente. Elle décrit le GASOS comme étant un mécanisme volontaire normalisé d'évaluation et de reconnaissance des autorités de l'aviation civile (AAC) des États, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et d'autres mécanismes nationaux. Le Comité examine les notes AN-Conf/13-WP/78, présentée par l'Australie et appuyée par la Nouvelle-Zélande et Singapour,

AN-Conf/13-WP/188, présentée par la Bolivie et appuyée par les États SAM⁴, AN-Conf/13-WP/124, présentée par les États-Unis, et AN-Conf/13-WP/224, présentée par 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)⁵, et il convient de la nécessité de s'occuper à titre prioritaire des défis et des problèmes énoncés dans ces notes.

6.1.8 Le Comité est conscient de l'inquiétude particulière que soulèvent la commercialisation de la supervision de la sécurité et l'inclusion d'entités privées et convient de la nécessité de limiter la portée du programme GASOS aux AAC des États, aux RSOO et aux autres mécanismes régionaux composés d'États, comme les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Il demande à l'OACI d'examiner les préoccupations exprimées dans les trois domaines principaux que sont la responsabilité, la gouvernance et l'analyse coûts-avantages pour appuyer la progression du programme et note la demande adressée à la Direction des affaires juridiques de l'OACI de participer à la recherche de solutions en ce qui concerne la responsabilité juridique et le transfert des risques. Le Comité recommande aussi de veiller à ce que la composition actuelle du Groupe d'étude sur le GASOS fasse l'objet d'un examen visant à garantir l'accès aux compétences techniques nécessaires et la prise en compte des perspectives régionales pour faire avancer le programme. Le Comité reconnaît aussi qu'il est nécessaire de veiller à ce que des éléments indicatifs appropriés soient élaborés à l'appui de la mise en œuvre du GASOS, et à ce que le programme du GASOS soit harmonisé avec les outils et initiatives connexes afin d'éviter les doubles emplois.

6.1.9 Le Comité note que le GASOS a été appuyé par l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) et Transports Canada, première RSOO et premier État ayant participé aux projets pilotes du GASOS, soulignant l'importance de cette évaluation qui leur a permis de renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité, permettant ainsi l'amélioration de leurs performances, et recommande que d'autres organisations analogues demandent une évaluation dans le cadre de la période d'essai du GASOS.

6.1.10 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.1.3/1 — Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

Il est recommandé que les États :

- a) appuient l'élaboration du système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) ;

⁴ Treize États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

⁵ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

et que l'OACI :

- b) continue à élaborer un GASOS OACI comprenant des évaluations volontaires et normalisées de la compétence des organisations de supervision de la sécurité en vue de la reconnaissance des fonctions de supervision de la sécurité fournies aux États, y compris son cadre juridique et ses mécanismes d'évaluation, tout en garantissant que ces États conservent leurs obligations et responsabilités au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) ;
- c) élabore des orientations appropriées destinées aux États pour appuyer la délégation des fonctions de supervision de la sécurité et la surveillance des organisations de supervision de la sécurité qui acceptent cette délégation ;
- d) conçoive des interfaces adéquates entre le GASOS et les autres programmes de l'OACI et d'éviter que les activités GASOS et USOAP CMA (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue) ne fassent double emploi ;
- e) demande à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI d'entériner le GASOS, si les questions concernant la responsabilité, la gouvernance, l'analyse coûts-avantages et les autres préoccupations soulevées par le Comité ont été résolues ;
- f) encourage les organisations de supervision de la sécurité, y compris les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les autorités de l'aviation civile (AAC) des États et d'autres mécanismes nationaux à participer au GASOS afin d'élargir et de renforcer l'appui donné aux États en matière de supervision de la sécurité.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**6.2 : Mise en œuvre de la gestion de la sécurité**

6.2.1 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/28, présentée par le Secrétariat, qui résume d'importantes initiatives prises récemment par l'OACI, notamment la création du site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI), en complément à la quatrième édition du *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS) (Doc 9859), et l'organisation de quatre symposiums et ateliers régionaux sur la sécurité. La note de travail indique aussi certains domaines dans lesquels d'autres travaux sont nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité (PNS) et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) efficaces. Le Comité appuie la recommandation figurant dans la note de travail du Secrétariat. L'accent est mis davantage sur la nécessité de mettre au point des processus solides pour la détermination des dangers et la gestion des risques, compte tenu de l'évolution, parfois rapide, de l'industrie et de l'environnement opérationnel, ce que le Comité appuie.

6.2.2 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/117, présentée par le Canada, qui encourage l'augmentation de la visibilité et de l'utilisation du site web SMI, et il note le large appui exprimé quant au développement, à la promotion et à l'entretien continu du site web, y compris la prise en charge de toutes les langues de travail de l'OACI, et il encourage les États à faire part d'exemples pratiques et de justifications.

6.2.3 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.2/1 — Appui à la mise en œuvre d'une gestion efficace de la sécurité

Il est recommandé que les États et les organisations internationales :

- a) désignent des coordonnateurs chargés de soumettre des exemples pratiques et des outils pour examen, validation et publication sur le site web de l'OACI consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI), qui constitue une plateforme de partage des expériences fructueuses au sein de la communauté de l'aviation ;
- b) appuient le site SMI de l'OACI en fournissant des exemples concrets des pratiques, outils et méthodologies qu'ils utilisent pour la gestion de la sécurité dans le but de les partager avec d'autres États membres ;

et que l'OACI :

- c) s'engage à développer, promouvoir et entretenir de façon continue le site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) afin d'assurer une utilisation active de cet outil et la pertinence de son contenu pour la communauté aéronautique ;
- d) élabore des stratégies pour appuyer la présentation et la validation d'exemples concrets pour le site web SMI dans les six langues de travail de l'OACI (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe) et veille à la traduction du contenu qui s'y trouve dans les six langues de travail de l'OACI ;

- e) élabore des initiatives adaptées à chaque région au moyen de contributions des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) à l'appui des objectifs et des cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), avec un accent sur la mise en œuvre efficace de programmes nationaux de sécurité (PNS) au niveau des États et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) au niveau des prestataires de services, notamment le développement des compétences nécessaires en gestion de la sécurité et/ou la délégation à des États, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ;
- f) appuie davantage l'élaboration d'indicateurs de performance en matière de sécurité (SPI) appropriés, harmonisés tant au niveau régional qu'à celui des États et des prestataires de services, et réfléchisse à l'élaboration de méthodes de suivi en temps réel de l'efficacité des PNS et des SGS ;
- g) en collaboration avec les États, les RSOO et l'industrie, recherche des méthodes plus puissantes pour déterminer les dangers et gérer les risques, appropriées aux systèmes socio-techniques complexes, tels que l'aviation, et adaptables, peu importe le type de risque ;
- h) en collaboration avec les États, les RSOO et l'industrie, analyse les avantages d'un cadre unifié pour une gestion des risques intégrée (sécurité, sûreté, environnement, entre autres) compte tenu de l'évolution des normes de l'ISO sur la gestion ;
- i) mette à jour, pour adoption à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, les résolutions relatives à la gestion de la sécurité pour qu'elles prennent en compte l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et l'Amendement n° 15 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, tout en réfléchissant à une résolution globale sur la gestion de la sécurité qui viendrait compléter les Appendices A et B de la Résolution A39-12 de l'Assemblée liés au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et au Plan mondial de navigation aérienne (GANP), afin de concentrer l'attention des États sur des aspects clés de la mise en œuvre de PNS efficaces.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.2.1 : Programmes nationaux de sécurité (PNS)

6.2.4 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/77 Révision n° 1, présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ainsi que la note AN-Conf/13-WP/134, présentée par le Brésil, portant sur le processus d'élaboration et de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et sur les avantages d'une approche fondée sur le risque pour atteindre le niveau de sécurité cible. Par ailleurs, la note AN-Conf/13-WP/134 propose que les États partagent les études ou les données susceptibles d'être utilisées dans les évaluations des risques pour appuyer cette approche. Le Comité convient qu'il devrait être demandé au Conseil d'étudier l'utilisation d'une approche fondée sur le risque s'appuyant sur le niveau cible de performance de sécurité dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des SARP, le cas échéant, compte tenu des incidences budgétaires.

6.2.5 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/116, Révision n° 1, présentée par l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Autriche au nom de l'Union européenne⁶ et de ses États membres⁷, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁸, et EUROCONTROL, le Brésil, le Cameroun, le Canada, la Colombie, la Nouvelle-Zélande, la République dominicaine, Singapour et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), qui décrit les difficultés qu'éprouvent les États à interpréter le concept de niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) et laisse entendre que des travaux supplémentaires sont nécessaires dans ce domaine. Le Comité exprime un solide appui à l'OACI en vue d'un examen plus approfondi de ce concept tenant compte de l'expérience des États.

6.2.6 Le Comité passe en revue la note AN-Conf/13-WP/147, présentée par la République dominicaine, qui souligne l'importance de la gestion du changement, mentionnée et reconnue également dans la note AN-Conf/13-WP/28. Il convient de la nécessité de renforcer les capacités à cet égard au niveau des États afin de garantir la mise en œuvre fructueuse des plans mondiaux.

6.2.7 Le Comité est saisi de la note AN-Conf/13-WP/155, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) et appuyée par les États SAM⁹, qui fait le point sur un projet pilote auquel participent 11 États de la région Amérique du Sud (SAM), avec l'appui du Bureau régional SAM de l'OACI, pour la mise en œuvre de PNS. Il prend note des avantages que présente ce projet pour la réalisation de l'objectif de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté (NCLB)* » et convient que d'autres régions peuvent tirer parti d'une approche similaire.

6.2.8 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/239, présentée par la République de Corée, indiquant qu'il est nécessaire que l'OACI tienne compte de la coordination et de la coopération civilo-militaire dans la mise en œuvre effective de la gestion de la sécurité. Il prend acte du travail effectué par l'OACI au cours de la dernière décennie dans le domaine de la coopération civilo-militaire afin de renforcer la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne. L'attention du Comité est appelée sur les travaux en cours pour mettre à jour l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, en ce qui concerne les évaluations des risques de sécurité que présentent les activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils, et sur ses liens avec le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859). Le Comité convient que la coopération civilo-militaire devrait être abordée comme une partie intégrante de la mise en œuvre des PNS.

6.2.9 Il est pris acte des notes d'information présentées par l'Algérie (AN-Conf/13-WP/216), le Brésil (AN-Conf/13-WP/132), les Émirats arabes unis (AN-Conf/13-WP/164), l'Indonésie (AN-Conf/13-WP/277 et AN-Conf/13-WP/278) et la République populaire de Chine (AN-Conf/13-WP/204).

⁶ Dans l'Union européenne, l'État remplit ses obligations dans une large mesure conformément à la loi de l'Union européenne et, à ce titre, les États font référence à la législation européenne dans leurs programmes nationaux de sécurité.

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ Treize États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

6.2.10 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.2.1/1 — Programmes nationaux de sécurité (PNS)

Il est recommandé que les États :

- a) constatent le besoin de renforcer au niveau national la capacité de gérer le changement et y répondent ;
- b) partagent leurs expériences de la coopération civilo-militaire pour ce qui est de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) lors de conférences et de réunions et/ou sur le site web consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) ;

et que l'OACI :

- c) examine le concept de niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) en tenant compte de l'expérience des États ;
- d) examine la nécessité d'orientations supplémentaires sur la gestion du changement au niveau des États ;
- e) veille à ce que soit mis l'accent, comme il convient, sur la gestion de la sécurité lors de l'actualisation de l'Appendice I, Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire, de la Résolution A38-12 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.2.2 : Systèmes de gestion de la sécurité

6.2.11 Le Comité note les progrès accomplis par la République populaire de Chine dans la mise en œuvre de SGS et dans l'élaboration de méthodes pour évaluer ces derniers ainsi que leur performance, tels qu'ils sont présentés dans la note AN-Conf/13-WP/146.

6.2.12 La note AN-Conf/13-WP/152, présentée par la République dominicaine, souligne les avantages qu'il y a à exiger du prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) dans la République dominicaine qu'il suive un processus formel d'acceptation du SGS, y compris le partage d'expériences sur la façon de mesurer les divers indicateurs de performance de sécurité et l'utilisation des renseignements de sécurité recueillis pour valider les rapports d'autres prestataires de services dans le cadre du PNS. Il est rappelé au Comité que les SARP exigeant des ANSP qu'ils mettent en œuvre un SGS ont été introduites initialement dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et sont devenues applicables en novembre 2006. Le Comité convient que les États devraient s'assurer de la mise en œuvre des dernières SARP relatives aux SGS des ANSP, comme c'est indiqué dans l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*.

6.2.13 Le Comité prend acte d'une note d'information présentée par la République-Unie de Tanzanie (AN-Conf/13-WP/289).

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**6.2.3 : Élaboration de renseignements de sécurité**

6.2.14 En ce qui concerne l'élaboration de renseignements de sécurité, la note AN-Conf/13-WP/300 est présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'IFATCA. Elle appuie l'idée que les États utilisent des modèles de collaboration État/industrie pour l'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité dans la mise en place d'un système de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), comme l'exige l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19, pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse. Le Comité exprime un solide appui pour les mesures présentées dans la note, qui réitère les dispositions de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 et souligne qu'il peut y avoir des circonstances particulières dans lesquelles les données de sécurité peuvent être utilisés par les États, dans des contextes précis et selon qu'il convient, tant que les principes de protection sont appliqués. Le Comité reconnaît aussi que la mise en œuvre des dispositions de l'Appendice 3 de l'Annexe 19 relatives à la protection présente des difficultés pour les États qui ont des lois sur le droit à l'information. D'autres échanges de vues sur l'élaboration des renseignements de sécurité figurent au titre du point 7.1 de l'ordre du jour.

6.2.15 Le Comité prend acte d'une note d'information présentée par la République populaire de Chine (AN-Conf/13-WP/203).

6.2.16 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.2.3/1 — Élaboration de renseignements de sécurité

Il est recommandé que les États et les organisations internationales :

- a) collaborent pour la création de cadres de confiance et respectent les dispositions relatives à la protection, telles qu'elles figurent dans l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* ;

et que l'OACI :

- b) appuie les États qui ont des lois sur le droit à l'information pour ce qui est des dispositions de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**6.3 : Surveillance et supervision****6.3.1 : L'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)****6.3.2 : Soutien et cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA**

6.3.1 Ce point de l'ordre du jour traite des activités de surveillance continue menées par l'OACI dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et, plus particulièrement de l'évolution de la Méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, pour répondre aux besoins des États et de l'OACI. Afin d'offrir une meilleure vue d'ensemble aux participants et de faciliter les débats, les sous-points 6.3, 6.3.1 et 6.3.2 de l'ordre du jour ont été examinés conjointement.

6.3.2 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/21 (révision n° 1), présentée par le Secrétariat, qui traite de l'évolution de la méthode CMA de l'USOAP, des processus et des outils basés sur les travaux menés par le Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR). Il appuie l'évolution de l'USOAP-CMA sur la base des recommandations du GEUSR, ainsi que l'affectation des ressources financières et humaines nécessaires à leur mise en œuvre. Le Comité convient également que les informations pertinentes ne devraient pas être perdues lors de la réduction du nombre total de questions de protocole (PQ) USOAP CMA, en particulier en ce qui concerne les PQ qui ne sont pas directement liées à la supervision de la sécurité et qui devraient être incluses dans le mécanisme approprié d'audit de l'OACI.

6.3.3 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/79 (révision n° 1), présentée par l'Australie, qui soutient toutes les recommandations du GEUSR et préconise d'accélérer la mise en œuvre des recommandations concernant la révision structurée des PQ. Il note que la mise en œuvre de ces recommandations implique l'application simultanée des recommandations concernant l'identification de « PQ prioritaires ». Par conséquent, il appuie la mise en œuvre accélérée des deux ensembles de recommandations et convient de demander au Conseil d'examiner ces propositions, compte tenu des incidences budgétaires.

6.3.4 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/44, présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹⁰, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile¹¹ et d'EUROCONTROL. La note propose les mesures permettant d'accroître l'efficacité de l'USOAP-CMA. Le Comité examine la proposition de déléguer certaines des fonctions et responsabilités qui incombent à l'OACI dans le cadre de l'USOAP-CMA à des « partenaires de sécurité ». Des préoccupations sont exprimées quant à l'absence de définition de « partenaires de sécurité » et de « désignés » dans la note WP/44. Des préoccupations sont également exprimées quant au fait que les partenaires de sécurité pourraient inclure des entités commerciales et que la délégation de certaines fonctions et responsabilités qui incombent à l'OACI dans le cadre de l'USOAP-CMA pourrait avoir une incidence sur l'indépendance nécessaire du programme et sur la normalisation et l'acceptation mondiale de ses résultats. La Pologne, parlant au nom de l'Union européenne et de ses États membres,

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

précise que la proposition figurant dans la note AN-Conf/13-WP/44 n'inclut pas la délégation à des entités commerciales. Le Comité examine la recommandation figurant au paragraphe 3.1, alinéa c) de la note AN-Conf/13-WP/44, qui n'est pas pleinement appuyée. Par conséquent, le Comité convient que la délégation de certaines fonctions et responsabilités devrait être traitée en priorité dans le cadre de l'évolution ultérieure de l'USOAP-CMA, au-delà des recommandations du GEUSR, et suggère que l'OACI envisage de renvoyer la question à un groupe d'étude. En ce qui concerne les profils de risques de sécurité des États, le Comité note que l'OACI a utilisé un ensemble d'indicateurs pour déterminer les profils de risques des États pour la détermination des activités prioritaires de l'USOAP-CMA, et que le GEUSR a déjà reconnu la nécessité de renforcer ce domaine, en formulant plusieurs recommandations relatives à l'élargissement et au renforcement des indicateurs utilisés par l'OACI. Des préoccupations sont exprimées concernant la diffusion publique des indicateurs qui constituent le profil des risques de sécurité de l'État. Il est précisé par le Secrétariat que ces indicateurs seront partagés avec l'ensemble des États par le cadre en ligne de l'USOAP-CMA (OLF).

6.3.5 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/122, présentée par le Canada, qui traite des audits USOAP-CMA simulés par l'entremise de l'autoévaluation et de l'évaluation par les pairs. Le Comité reconnaît qu'il est important que les États fournissent des autoévaluations des PQ de l'USOAP-CMA, qui soient fiables et actualisées, et convient donc d'encourager vivement les États à compléter leur autoévaluation des PQ de l'USOAP-CMA de manière détaillée et fiable et de les tenir à jour en tirant profit de la coopération avec d'autres États, chaque fois que cela est possible. En outre, le Comité examine la possibilité de reconnaître le mérite des experts ayant participé à des évaluations par les pairs d'autres États afin de renforcer l'opportunité de la formation d'auditeurs USOAP.

6.3.6 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/189, présentée par l'Uruguay, qui propose d'intégrer aux PQ sur les services de navigation aérienne (ANS) utilisées dans l'USOAP-CMA, des questions sur la gestion de la fatigue dans les services de la circulation aérienne, afin de rendre compte de l'Amendement n° 50-B de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*. Il reconnaît que l'examen des derniers amendements applicables des Annexes de l'OACI fait normalement partie du processus suivi par l'OACI pour la modification périodique des PQ de l'USOAP-CMA. Il convient donc de renvoyer la proposition au Secrétariat pour évaluation dans le cadre du prochain cycle de modification des PQ applicables.

6.3.7 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/217, présentée par les 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)¹², qui propose des mesures pour renforcer la mise en œuvre des activités USOAP-CMA en Afrique. Il reconnaît les avantages d'une coopération accrue et d'un échange d'expériences renforcé entre États, en particulier au niveau régional. En outre, il reconnaît que la conduite d'un certain nombre d'activités USOAP-CMA supplémentaires chaque année nécessitera l'affectation de ressources financières et humaines supplémentaires, ce qui a déjà été abordé dans le cadre des recommandations du GEUSR.

6.3.8 En ce qui concerne l'évolution future de l'USOAP-CMA au-delà des recommandations du GEUSR, le Comité convient de recommander que l'OACI institue un groupe d'étude chargé d'étudier les moyens d'éviter les doubles emplois et de trouver des synergies visant à renforcer l'efficacité de

¹² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

l'USOAP-CMA, tout en maintenant des protections garantissant l'indépendance, l'universalité, la normalisation et l'acceptation globale de la mise en œuvre du programme.

6.3.9 À l'issue des débats, le Comité convient de la recommandation suivante :

Recommandation 6.3/1 — Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue – (CMA)

Il est recommandé que les États :

- a) continuent de s'engager pleinement dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA) ;
- b) complètent leur autoévaluation des questions de protocole (PQ) de l'USOAP-CMA de manière détaillée et fiable et les tiennent à jour selon que de besoin ;
- c) renforcent la coopération et le partage des expériences dans la mise en œuvre de l'USOAP-CMA, en particulier au niveau régional ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) continue de faire évoluer la méthodologie, les processus et les outils de l'USOAP-CMA ;
- e) à titre prioritaire, mette en œuvre les recommandations et les observations du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR) et, en particulier, communique aux États l'ensemble d'indicateurs qui fait partie du profil des risques de sécurité de l'État ;
- f) veille à ce que les informations pertinentes ne soient pas perdues lors de la réduction du nombre total de PQ de l'USOAP-CMA, en particulier en ce qui concerne les PQ qui ne sont pas directement liées à la supervision de la sécurité, qui devraient être incluses dans le mécanisme approprié d'audits de l'OACI ;
- g) mette en œuvre, à titre prioritaire, les recommandations du GEUSR concernant la révision structurée des PQ (recommandations du Groupe A) et l'identification des « PQ prioritaires » (recommandations du Groupe B) ;
- h) veille à ce que la surveillance continue des États reste solide, pertinente et à jour ;
- i) institue un groupe d'étude chargé de se pencher sur l'évolution ultérieure de l'USOAP-CMA, au-delà des recommandations du GEUSR, en étudiant les moyens d'éviter les doubles emplois et de trouver des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP-CMA, tout en maintenant des protections pour garantir l'indépendance, l'universalité, la normalisation et l'acceptation globale dans la mise en œuvre du programme.
