



A39-WP/474
TE/204
29/9/16
Additif n° 1
30/9/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 33 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 33 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

Surveillance et analyse

33.25 La Commission examine la note A39-WP/285, présentée par le Brésil, qui invite les États qui ont des taux de mise en œuvre effective (EI) élevés ainsi que l'OACI à fournir une assistance technique aux États dont le taux d'EI est faible. La Commission note que l'OACI fait continuellement des analyses de résultats des USOAP et les diffuse sur le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) et par le truchement des rapports annuels sur la sécurité et la navigation aérienne, qui aident à repérer les besoins spécifiques d'assistance. La Commission note le soutien apporté aux travaux en cours dans le cadre des initiatives IMPLEMENT de l'OACI ainsi que la participation directe des Bureaux régionaux de l'OACI aux initiatives de mise en œuvre. La Commission appuie les propositions en prenant acte des initiatives déjà mises en place par l'OACI et note que des États se prêtent également mutuellement assistance sur une base bilatérale.

33.26 La Commission examine les notes A39-WP/190 et A39-WP/192 présentées par le Canada. La note A39-WP/190 porte essentiellement sur la valeur de l'information que l'on trouve dans le cadre en ligne de l'USOAP CMA, et propose que l'OLF soit renforcé pour que l'on puisse faire des comparaisons des similitudes et des différences dans les systèmes de supervision de la sécurité des États, qui serviront de base auxdits États pour parvenir à des accords bilatéraux. La Commission note que le Secrétariat continuera de renforcer l'OLF et que cette fonctionnalité proposée sera examinée et que la priorité lui sera attribuée par rapport à toutes les autres améliorations de conception qui sont planifiées. La Commission note également que les informations figurant sur l'OLF seront complétées par des échanges bilatéraux entre les États. La note A39-WP/192 encourage les États à reconnaître la valeur de l'auto-évaluation au moyen des questions de protocole (PQ) OLF, en tant que partie de la composante assurance de la sécurité de leur PNS. La Commission convient que l'OACI devrait continuer d'informer les États quant à l'avantage d'utiliser l'auto-évaluation au moyen des PQ comme partie de leur PNS et promouvoir la valeur de l'information figurant dans l'auto-évaluation PQ.

33.27 La Commission examine la note A39-WP/197, présentée par l'Afrique du Sud, dans laquelle il est proposé que l'OACI examine la question du nombre d'heures de vol exigées pour les inspecteurs d'opérations aériennes dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335). La note demande également que l'OACI n'utilise pas un minimum de 5 000 heures de vol comme critère d'expérience requise pour déterminer la compétence d'un inspecteur de sécurité de l'aviation (ASI). La Commission note que l'OACI n'utilisait pas ce critère dans les audits de l'USOAP, mais qu'elle évalue la qualification de ces inspecteurs conformément aux exigences nationales des États. La Commission note également que l'expérience requise pour les inspecteurs des opérations aériennes dans le Doc 8335 devrait être alignée sur celle du nouveau *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* (Doc 10070) [*Manuel sur les compétences des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile* (Doc 10070)]. La Commission convient de recommander que l'OACI envisage d'amender le nombre minimum d'heures de vol exigées pour les inspecteurs ASI des opérations aériennes dans le Doc 8335.

33.28 La Commission examine la note A39-WP/213, présentée par l'Australie, le Bangladesh, le Chili, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la Malaisie, le Népal, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, Tonga et Vanuatu, qui reconnaît que l'USOAP CMA a apporté

d'importants avantages aussi bien à l'OACI qu'aux États et qu'elle a été cruciale dans l'instauration de la sécurité de l'aviation. Elle reconnaît qu'afin que le programme reste utile et efficace, l'OACI devrait entreprendre un examen de l'USOAP CMA, y compris ses processus et sa méthodologie. La Commission convient que l'OACI devrait, en utilisant les ressources disponibles, procéder à un réexamen pour identifier les ajustements nécessaires de l'USOAP CMA, en vue de la poursuite de l'évolution et du renforcement du programme, en tenant compte de l'évolution de la stratégie de sécurité de l'OACI et du progrès des États dans la mise en œuvre de l'Annexe 19, en particulier les dispositions concernant le PNS. La Commission convient également que, afin de veiller à ce qu'il soit suffisamment indépendant, l'examen devrait être mené par un groupe temporaire composé d'experts choisis au sein des États membres et du Secrétariat et le résultat de ce groupe ferait l'objet d'un rapport au Conseil de l'OACI. Cet examen devrait être complété en temps opportun pour le budget du prochain triennat.

33.29 Des notes d'information sont fournies par la République de Corée (A39-WP/432 et A39-WP/433), l'Espagne (A39-WP/418), la Thaïlande (A39-WP/399) et l'IATA (A39-WP/126).

Harmonisation

33.30 La Commission examine la note A39-WP/115, présentée par le Chili, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela, ainsi que la note A39-WP/142 Révision n° 1, présentée par l'Inde, qui décrivent les progrès réalisés pour réduire le double emploi d'activités pour la certification et la supervision des organismes de maintenance agréés et les organismes de formation agréés (ATO). La Commission note le cadre OACI existant pour la supervision des ATO et appuie les travaux en cours visant à développer des processus de reconnaissance pour l'approbation des ATO par un autre État, en utilisant les approbations existantes. Elle recommande qu'il soit instamment demandé aux États d'utiliser ces processus ou de conclure des accords de reconnaissance avec d'autres États. En outre, la Commission note et appuie les travaux en cours par l'OACI pour faciliter une approche harmonisée à l'échelle mondiale pour l'approbation et la reconnaissance des AMO et recommande en outre que les États soient priés instamment d'harmoniser leurs réglementations concernant les AMO et ATO.

33.31 La Commission examine la note A39-WP/162, présentée par les Émirats arabes unis, qui porte essentiellement sur la nécessité de réduire le fardeau en termes de réglementation et de supervision pour l'approbation des organismes de maintenance. La Commission note l'information et reconnaît les avantages de l'utilisation du régime de certificat d'examen de l'organisme de maintenance (MORC).

Autres questions

33.32 La Commission examine la note A39-WP/220, présentée par l'Indonésie, qui contient une étude de cas sur la mise en œuvre des spécifications de navigation pour la navigation basée sur les performances (PBN). La Commission note les informations et recommande que l'OACI soit invitée à continuer ses travaux sur l'élaboration d'approches sous guidage visuel (VGA) qui pourraient être utilisées pour faciliter l'accès aux aéroports.

33.33 La Commission examine la note A39-WP/113, présentée par le Chili, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), qui contient un rapport d'avancement sur la réalisation des objectifs de sécurité et de navigation aérienne pour 2016

énoncés dans la Déclaration de Bogota. La Commission reconnaît les préoccupations exprimées dans la note, en notant qu'il ne serait pas pratique (ni conforme aux autres statistiques mondiales) que l'OACI produise des statistiques basées sur l'attribution de causes ou de facteurs contributifs aux États impliqués dans un accident ou un incident grave. Consciente des besoins des États SAM, la Commission recommande que le Conseil étudie l'élaboration d'un système pour la validation des données et la classification des accidents et incidents sur une base nationale ou régionale. Un tel système devrait permettre la classification des occurrences sur la base des causes et des facteurs contributifs en tenant compte des priorités existantes financées dans le budget 2017-2019 et la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

33.34 La Commission examine la note A39-WP/260 Révision n° 1, présentée par la Trinité-et-Tobago, avec l'appui d'Antigua-et-Barbuda, d'Aruba, des Bahamas, de la Barbade, du Belize, du Canada, du Costa Rica, de Cuba, de Curaçao, d'El Salvador, de la France (Antilles françaises), de la Grenade, du Guatemala, d'Haïti, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, des Pays-Bas (Bonaire, Saba et Saint-Eustache), de la République dominicaine, du Royaume-Uni (Anguilla, Bermudes, Îles Caïmanes, Îles Turques et Caïques, Îles Vierges britanniques et Montserrat), de Sainte-Lucie, de Saint-Kitts-et-Nevis, de Saint-Martin, de Saint-Vincent-et-Grenadines, et les États-Unis, qui contient un rapport d'avancement sur les progrès réalisés dans la réalisation des divers objectifs stratégiques des États d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes (NAM/CAR) et note l'information.

33.35 Une note d'information fournie par Cuba (A39-WP/453) est notée.
