

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)

ACTIVITÉS DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite des activités de la Commission de navigation aérienne dans le domaine de la sûreté et décrit la manière dont la Commission intègre la sûreté de l'aviation et la sécurité de l'aviation. La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours des années, l'OACI a élaboré de nombreuses normes et pratiques recommandées (SARP) dans des Annexes autres que l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, ainsi que des éléments indicatifs d'appui, qui ont des incidences sur la sûreté. Même avant les événements du 11 septembre 2001, dix des seize Annexes qui sont du ressort de la Commission de navigation aérienne contenaient des normes et des pratiques recommandées (SARP) ayant des incidences sur la sûreté.

1.2 Cependant, les événements mentionnés ci-dessus ont obligé le Conseil et la Commission de navigation aérienne à faire un examen approfondi des spécifications de sûreté dans le domaine de la navigation aérienne. La présente note donne un aperçu des mesures qui ont été prises jusqu'ici, et de celles qui sont envisagées à l'avenir.

2. CRÉATION D'UN MÉCANISME POUR ASSURER LA COORDINATION ENTRE LES MESURES DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ

2.1 Une des premières conclusions à laquelle la Commission de navigation aérienne est parvenue lors de son examen des dispositions de sûreté dans le domaine de la navigation aérienne a été la nécessité de s'assurer que l'élaboration des dispositions de sécurité et de sûreté est parfaitement coordonnée. La Commission a estimé que cela était nécessaire en raison de l'incidence que les

dispositions de sûreté pourraient avoir sur la sécurité des vols et vice versa. Par conséquent, afin de réaliser le meilleur équilibre possible, la Commission a pris les mesures suivantes :

2.1.1 *Incorporation d'un objectif sur l'harmonisation de la sécurité de l'aviation et de la sûreté de l'aviation dans la liste des principaux objectifs de la Commission de navigation aérienne pour la période 2002-2004.* Ce nouvel objectif a été introduit en décembre 2001 et a été révisé pour la dernière fois en janvier 2003. L'objectif actuel de la Commission pour ce qui est de la sûreté de l'aviation est le suivant :

Encourager et suivre l'harmonisation de la sécurité de l'aviation et de la sûreté de l'aviation

- a) *suivre l'incidence des mesures de sûreté de l'aviation sur la sécurité de l'aviation et élaborer des propositions, selon les besoins;*
- b) *s'assurer que les considérations de sûreté sont prises en compte lors de l'élaboration de dispositions pour les Annexes et les PANS.*

2.1.2 *Coordination entre la Commission de navigation aérienne et le Groupe d'experts AVSEC.* Pour réaliser la nécessaire harmonisation des activités de sécurité de l'aviation et de sûreté de l'aviation à l'OACI, la Commission a proposé qu'elle soit chargée d'examiner le rapport de chaque réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC). Ce faisant, le Conseil bénéficierait des avis de la Commission et du Comité de l'intervention illicite avant de donner suite aux recommandations du Groupe d'experts. Le Conseil a accepté la proposition de la Commission, et la procédure qui a commencé sur une base ad hoc pour la réunion AVSECP/12 est maintenant établie de manière permanente. Afin d'assurer des communications à double sens, la Commission a encouragé le Secrétariat à présenter, pour examen à chaque réunion du Groupe AVSEC, une note sur les activités de la Commission qui ont une incidence sur la sûreté de l'aviation. La Commission et le Groupe d'experts ont tous les deux indiqué l'utilité de ce mécanisme de coordination, qui est en place depuis novembre 2001.

3. VOLET NAVIGATION AÉRIENNE DU PLAN D'ACTION DE L'OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

3.1 La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, qui s'est tenue à Montréal les 19 et 20 février 2002, a demandé à l'OACI d'élaborer un plan d'action pour la sûreté de l'aviation ayant pour objectif de renforcer la sûreté de l'aviation. Ce plan, qui a été approuvé par le Conseil en juin 2002, comprend un volet navigation aérienne qui est composé des éléments suivants :

- a) examen complet des seize Annexes qui sont sous la responsabilité de la Direction de la navigation aérienne (ANB) et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et éléments indicatifs connexes, afin de s'assurer que les considérations de sûreté suivantes sont convenablement prises en compte :
 - mise en œuvre des mesures et équipements de sûreté à bord des aéronefs tels que la sûreté du poste de pilotage, la visualisation à bord, l'enregistrement et la transmission de la voix et des données;
 - renforcement de la protection du système de navigation aérienne contre l'intervention illicite et protection des données sensibles. Ceci comprend la restriction de l'accès aux installations, la protection des installations et

l'élimination/la réduction de la possibilité de trafiquer les systèmes aéronautiques et les bases de données critiques;

- dispositions d'urgence et amélioration de la riposte en temps réel lors des actes d'intervention illicite;
- élaboration des normes de compétence pour le personnel AVSEC et des normes de compétence en sûreté pour les équipages de conduite, le personnel de cabine et les autres membres du personnel clé;

- b) appui du programme AVSEC dans les domaines des audits, des facteurs humains, de la formation, des marchandises dangereuses et des systèmes de comptes rendus d'incident de sûreté.

3.2 Bien qu'une infime partie seulement du financement nécessaire pour appuyer les éléments de navigation aérienne du Plan d'action ait été obtenue jusqu'ici, des progrès ont été faits pour leur mise en œuvre, notamment :

- a) amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* : l'amendement a été élaboré et adopté le 15 mars 2002 suivant une procédure accélérée. L'amendement comprend le renforcement de la formation à la sûreté pour les équipages et des spécifications nouvelles et révisées pour l'inclusion de la sûreté dans la conception des aéronefs. Les éléments indicatifs d'appui [*Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de sûreté de l'Annexe 6* (Doc 9811, Diffusion restreinte)] ont été publiés en novembre 2002;
- b) de nouveaux amendements d'Annexes, telles que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, qui contiennent des SARP ayant des incidences sur la sûreté, sont en train d'être traités;
- c) le *Manuel sur les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile* (Doc 9808) a été publié.

3.3 Lors de sa dernière session de 2003, la Commission de navigation aérienne entreprendra un examen de la partie navigation aérienne du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation afin :

- a) d'évaluer les progrès réalisés à ce jour dans la mise en œuvre de ce plan;
- b) d'évaluer les modifications rendues nécessaires par l'évolution de la situation;
- c) d'examiner comment le plan peut être mieux mis en œuvre, en tenant compte des ressources spécifiques très limitées susceptibles d'être obtenues.

3.4 À la demande du Conseil, la Commission a préparé une liste de SARP ayant des incidences sur la sûreté dans des Annexes autres que l'Annexe 9 — *Facilitation* et l'Annexe 17. L'objectif primordial de cette initiative était de déterminer si ces dispositions devraient être auditées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) ou dans celui du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). En préparant cette liste, la Commission a noté que presque toutes les dispositions avaient des liens aussi bien avec la sûreté qu'avec la sécurité, et qu'il serait préférable de les auditer dans le cadre de l'USOAP. La Commission a estimé que l'exception serait les

dispositions qui nécessitent une attention plus immédiate, ou qui seraient examinées de manière plus appropriée dans le cadre de l'USAP. Le Conseil a approuvé cette manière de procéder, et il a également demandé que, comme cela a été fait plus tard en mars 2003, la liste soit diffusée à tous les États.

4. **DÉCISION DE LA CONFÉRENCE**

4.1 La Conférence est invitée à prendre note des activités de navigation aérienne dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

— FIN —