



A37-WP/394
P/58
5/10/10
Révision n° 1
Français seulement
6/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

RÉVISION N° 1

Prière de remplacer la note A37-WP/394-P/58 par les pages suivantes.



A37-WP/394
P/58
5/10/10
Révision n° 1
Français seulement
6/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 25 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 25/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture

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

25.1 Mise en œuvre des recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)

25.1.1 La Commission examine la note A37-WP/74, présentée par le Conseil, contenant un rapport sur les mesures en voie d'être prises sur la mise en œuvre des recommandations formulées par la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2010). Cette note de travail donne des renseignements sur le résultat et les jalons associés à chacune des mesures ainsi que leurs incidences financières.

25.1.2 Tous les délégués qui prennent la parole sur la question appuient les mesures prises par le Conseil. De nombreux délégués soulignent l'importance de l'élaboration d'une nouvelle Annexe relative à la sécurité et indiquent que leurs États seraient disposés à intervenir dans son élaboration.

25.1.3 La Commission, ayant examiné les renseignements fournis dans la note A37-WP/74, approuve la Déclaration, les Conclusions et les Recommandations formulées par la HLSC 2010 et la suite qui leur a été donnée par le Conseil et la Commission de navigation aérienne.

25.2 Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents

25.2.1 La Commission examine la note A37-WP/73, présentée par le Secrétaire général, contenant un rapport sur la suite donnée aux recommandations de la HLSC 2010 sur le point 3.2 de son ordre du jour (Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents). Ces recommandations se rapportent à trois sujets principaux : améliorer l'accès aux données de vol nécessaires à la réalisation des enquêtes sur les accidents et incidents ; améliorer la surveillance, le suivi des vols et les communications des aéronefs évoluant dans des régions océaniques ou isolées, y compris la fourniture de services de recherches et de sauvetage adéquats et rapides dans les régions où des recherches sont effectuées ; et examiner les prescriptions actuelles relatives aux activités dans le poste de pilotage, aux listes de vérification et à la conception de procédures d'exploitation normalisées.

25.2.2 La Commission examine la note A37-WP/245, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CIA) sur la mise en œuvre de la transmission continue des données de vol par satellite pour appuyer les opérations de recherches et sauvetage et les enquêtes sur les accidents. Cette note invite l'Assemblée à appuyer le concept et à demander que l'OACI élabore des SARP pour l'appuyer.

25.2.3 Un large appui est exprimé pour les mesures prises par le Conseil à la suite de la Recommandation de la HLSC 2010 sur la question. Une délégation exprime des préoccupations à propos des dates d'application en 2018 d'une mise à niveau de la durée de vie opérationnelle et de la portée des dispositifs de localisation sous-marins (ULB) et suggère que la date d'application soit en 2015. Une autre délégation appuie en principe la mesure, mais souligne que l'élaboration de SARP devrait se fonder sur les principes de gestion de la sécurité, inclure une évaluation des risques, être exhaustive et techniquement faisable et se prêter à une acceptation universelle.

25.2.4 Concernant la transmission des données de vol, il est proposé que le Conseil examine également la possibilité d'utiliser intégralement les technologies existantes à court terme et se penche sur les questions de conversion.

25.2.5 La Commission prend note du rapport, approuve les activités prévues de l'OACI qui y sont mentionnées et invite instamment les États et autres parties prenantes à prendre les mesures qu'appellent les recommandations. Elle demande aussi au Conseil de prendre en considération la proposition figurant dans la note WP/245, les observations faites sur la date d'application des SARP sur les ULB, la possibilité d'accélérer les travaux et la nécessité de suivre une approche basée sur les risques.

25.3 Partage des renseignements sur la sécurité

25.3.1 La Commission examine la note A37-WP/60, présentée par le Conseil et proposant sous la forme d'un projet de résolution de l'Assemblée un ensemble de principes de haut niveau pour l'élaboration d'un Code de conduite sur l'usage et le partage des renseignements sur la sécurité, en accord avec la Recommandation 2/3 de la HLSC 2010.

25.3.2 La Commission examine la note A37-WP/81, présentée par la Belgique au nom de la l'Union européenne et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et EUROCONTROL. Cette note expose les vues de l'Europe sur les priorités pour l'OACI en matière de sécurité, compte tenu en particulier des conclusions de la HLSC 2010. Elle contient aussi une proposition de résolution de l'Assemblée sur la transparence et traite plus en détail des recommandations de la HLSC 2010 concernant une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité par les États, les compétences du personnel aéronautique et la sécurité des pistes.

25.3.3 La Commission examine la note A37-WP/103, présentée par les États-Unis, sur la transparence des données de sécurité, soulignant à quel point il est important que l'OACI fournisse la liste des États ayant des problèmes graves de sécurité (PGS) dans un format pouvant être consulté par les voyageurs. Cette note demande en outre que l'OACI affiche les résultats existants de l'USOAP en position plus apparente sur son site web, avec une explication claire de l'importance de ces résultats, afin de permettre aux voyageurs de prendre des décisions éclairées concernant leurs voyages.

25.3.4 La Commission examine la note A37-WP/122, présentée par l'Australie au sujet du mandat d'un groupe multidisciplinaire sur la protection des renseignements sur la sécurité. Cette note présente un ensemble de principes et suggère qu'il en soit tenu compte lors de l'élaboration du mandat de ce groupe multidisciplinaire.

25.3.5 La Commission examine la note A37-WP/124, Révision n° 1, présentée par la CAFAC au nom de 53 États africains, sur les principes pour le Code de conduite. Cette note propose que le Code de conduite s'applique à chaque personne juridique et souligne qu'il devrait inclure des énoncés sur la nature, la portée et les méthodes d'échange des renseignements relatifs à la sécurité, ainsi que les niveaux d'accès à l'information et l'objet pour lequel cette information pouvait être utilisée. Les États africains font également savoir qu'ils souhaiteraient participer au futur groupe de travail devant élaborer le Code de conduite.

25.3.6 Le débat qui s'ensuit s'axe sur deux grandes questions : la fourniture de renseignements au public afin que les voyageurs puissent prendre des décisions éclairées concernant leurs voyages, et l'élaboration par l'OACI d'un Code de conduite sur l'utilisation et le partage des renseignements relatifs à la sécurité.

25.3.7 En ce qui concerne la fourniture d'information au public, plusieurs délégués rappellent que la HLSC 2010 a demandé au Conseil de l'OACI d'étudier comment les PGS pourraient être communiqués au public sous une forme utilisable, et demandent que des mesures soient prises en temps utile à ce propos. D'autres délégués, tout en appuyant le principe d'une plus grande transparence, estiment que l'OACI devrait procéder avec prudence pour assurer qu'il n'y ait pas de conséquences négatives involontaires. Il convient de rappeler que la Recommandation 2/3 de HLSC 2010 a été adoptée par le Conseil et que l'on y donne suite.

25.3.8 Les délégués appuient à l'unanimité l'établissement d'un Code de conduite sur le partage des renseignements. Les avis sont cependant partagés sur la portée et la nature de ce code. En raison des contraintes de temps, il est décidé à l'unanimité qu'il n'y aura pas de résolution de la Commission technique sur ce point. Le Secrétariat propose donc que la question soit confiée à une équipe de travail sur le Code de conduite à établir le mois prochain. Le Code de conduite sur l'utilisation et le partage des renseignements sur la sécurité sera élaboré de façon urgente.

25.3.9 La Commission soumet donc la résolution ci-après à l'approbation de la Plénière et demande que toutes les notes et les délibérations connexes présentées à la présente Assemblée et durant la Conférence de haut niveau sur la sécurité soient mises à la disposition de l'équipe de travail chargée de l'élaboration du Code de conduite.

Résolution 25/1 : Principes d'un code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité

L'Assemblée,

Considérant que garantir la sécurité de l'aviation civile internationale relève de la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel sur lequel les États membres peuvent bâtir un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, nécessitant que tous les États membres s'acquittent de leurs obligations en mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et en assurant adéquatement la supervision de la sécurité,

Rappelant que la confiance mutuelle entre États ainsi que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépendent de l'accès à des renseignements adéquats concernant la mise en œuvre des SARP internationales,

Rappelant que la transparence et le partage de ces renseignements constituent des éléments fondamentaux d'un système sûr de transport aérien et que l'un des objectifs du partage des renseignements est de garantir une réaction cohérente, fondée sur les faits et transparente face aux préoccupations en matière de sécurité, aux niveaux national et mondial,

Reconnaissant que les renseignements sur la sécurité que détiennent les États, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation concernant l'existence de risques opérationnels offrent la possibilité de mieux éclairer les domaines existants et émergents de risque, ainsi que d'intervenir en

temps opportun pour améliorer la sécurité, lorsqu'ils sont partagés et donnent lieu à des mesures prises collectivement,

Reconnaissant qu'il faut élaborer des principes de confidentialité et de transparence pour garantir que les renseignements sur la sécurité seront utilisés de façon appropriée, équitable et cohérente, uniquement pour améliorer la sécurité de l'aviation, et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir des avantages économiques,

Consciente du fait que l'utilisation de ces renseignements 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,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer un code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité fondé notamment sur les principes suivants :

- a) les États membres recueilleront et partageront des renseignements sur la sécurité appropriés et pertinents pour garantir qu'ils peuvent s'acquitter efficacement de leurs responsabilités individuelles et collectives en matière de sécurité de l'aviation civile internationale ;
- b) les États membres utiliseront les renseignements sur la sécurité pour s'assurer que les opérations qui sont sous leur supervision sont réalisées en pleine conformité avec les SARP applicables et autres règlements ;
- c) les États membres, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation veilleront à ce que les renseignements sur la sécurité échangés soient utilisés d'une façon appropriée, équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation ;
- d) les États membres, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation useront de prudence dans la divulgation des renseignements, sans oublier toutefois la nécessité d'assurer la transparence et la possibilité qu'une telle divulgation empêche la communication future de ces renseignements ;
- e) les États membres qui reçoivent d'un autre État des renseignements sur la sécurité accepteront d'appliquer des niveaux de confidentialité et des principes de divulgation équivalents à ceux de l'État qui fournit ces renseignements.

25.4 **Élaboration de SARP de l'OACI**

25.4.1 La Commission examine la note A37-WP/114, présentée par la Nouvelle-Zélande, proposant que des évaluations des incidences soient requises lors de l'élaboration de nouvelles SARP. Cette note rappelle la recommandation sur cette question lors de la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (2006). Elle recommande, sous la forme d'un projet de résolution de l'Assemblée, que l'OACI, à la suite de la recommandation de la HLSC sur la question, mette en œuvre un processus réglementaire d'évaluation des incidences pour expliquer et documenter le contexte et la justification en rapport avec les propositions de SARP nouvelles.

Le processus proposé cherche à consolider et codifier les principes et pratiques au sein de l'OACI. L'adoption de la résolution n'est cependant pas appuyée.

25.4.2 Certains États trouvent préférable une approche progressive de mise en œuvre, par exemple :

Phase 1 – SARP accompagnés d'un énoncé du problème et quelques données et analyses pertinentes sur la sécurité ;

Phase 2 – SARP publiés avec une simple évaluation des incidences des risques résumant l'analyse du problème, les options envisagées, les conséquences pour la sécurité et une comparaison quantitative des options ;

Phase 3 – SARP avec une évaluation intégrale des incidences des risques comprenant l'analyse du problème, les options disponibles, les conséquences pour la sécurité et le coût, et une comparaison quantitative des options disponibles.

25.4.3 Au vu du débat, des recommandations formulées sur la question par la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (2006) et la Conférence de haut niveau (2010), ainsi que des dispositions déjà prises par le Conseil sur la question, la Commission convient :

- a) qu'une évaluation des conséquences est requise lorsque de nouvelles SARP sont proposées ;
- b) que le Conseil devrait continuer à travailler à l'étude de faisabilité et, en fonction des résultats de l'étude, décider comment des ressources pourraient être affectées par l'OACI pour appuyer un processus d'évaluation des incidences.

25.5 Des notes d'information sont présentées par l'Australie (A37-WP/289), les États-Unis (A37-WP/315), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) (A37-WP/140) et le Conseil international des aéroports (ACI) (A37-WP/313).