



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

**RAPPORT SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE
DES RECOMMANDATIONS DE LA DGCA/06**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent rapport fait le point sur la suite donnée aux recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06). Les renseignements reçus de 19 États indiquent que les recommandations de la Conférence qui s'adressent aux États sont en général déjà mises en œuvre ou en voie de l'être. La mise en œuvre des recommandations s'adressant à l'OACI est en cours ou terminée, sauf dans deux cas.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A ; elle fait le point sur l'état de la mise en œuvre des recommandations de la DGCA/06 qui s'adressent aux États et à l'OACI.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Lettre E 4/210.4-06/92 Doc 9866, <i>Rapport de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), organisée par l'OACI, s'est tenue à Montréal du 20 au 22 mars 2006. Cette conférence, à laquelle ont participé 153 États contractants et 26 organisations internationales, a formulé un grand nombre de recommandations visant généralement à répondre au besoin d'une plus grande transparence et d'un plus grand échange d'informations. La documentation de la Conférence, y compris le rapport, la déclaration, les conclusions et les recommandations, est disponible sur le site http://www.icao.int/icao/fr/dgca/index_f.html.

1.2 L'OACI a envoyé une lettre aux États leur demandant d'indiquer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations de la DGCA/06 appelant une suite de leur part. Leurs réponses sont résumées à la section 2.

1.3 La section 3 résume la suite donnée aux recommandations qui s'adressent à l'OACI. Les mesures prises par l'Organisation pour donner suite aux recommandations concernant la stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité, le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), sont traitées en détail dans d'autres rapports à l'Assemblée.

2. DEGRÉ DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS PAR LES ÉTATS

2.1 Le degré de mise en œuvre des recommandations de la DGCA/06 par les États a été déterminé sur la base de 19 réponses à la lettre E 4/210.4-06/92. Toutes les réponses reçues appuient les recommandations de la Conférence et les États ont déjà mis en œuvre la plupart des recommandations ou prévoient de le faire. Un État est en désaccord avec une seule recommandation, celle qui concerne la publication des résultats des audits dans le cadre de l'USOAP.

2.2 Les renseignements reçus jusqu'à maintenant des États contractants sont encourageants, mais il faudrait un nombre plus élevé de réponses pour que le degré de mise en œuvre des recommandations par les États puisse être évalué avec plus d'exactitude.

3. SUITE DONNÉE PAR L'OACI

3.1 **Recommandation 1/1 : Sécurité de l'aviation, supervision de la sécurité et initiatives des États et de l'industrie**

3.1.1 Cette recommandation est actuellement mise en œuvre dans le cadre de l'Objectif stratégique A : *Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale*. Elle vise à concentrer les ressources sur l'établissement de solutions durables de supervision de la sécurité. Un rapport distinct sur ce sujet sera présenté au titre du point 12 de l'ordre du jour. La nouvelle version du GASP, totalement harmonisée avec la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde élaborée par l'industrie, sera présentée à la 36^e session de l'Assemblée.

3.2 **Recommandation 2/1**

3.2.1 **Accès des États et de l'industrie aux informations et à l'assistance**

3.2.1.1 Les rapports d'audit de l'USOAP sont ouvertement mis à la disposition des États. Le 29 novembre 2006, le Conseil a approuvé les modifications du Protocole d'accord générique sur les audits de supervision de la sécurité destinées à assurer une plus grande transparence et le traitement des préoccupations de sécurité graves.

3.2.1.2 La mise en œuvre de systèmes de compte rendu basés sur la notion de « culture juste » est facilitée par les orientations juridiques relatives à la protection des données sur la sécurité, qui ont été approuvées par le Conseil le 3 mars 2006 dans le cadre de l'Amendement n° 11 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Cette mise en œuvre constitue une des pierres angulaires des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dont il est question au § 3.3.1.

3.2.1.3 La conversion des plans de navigation aérienne en un format électronique permettant une actualisation interactive par les États se poursuit et a atteint l'étape des essais opérationnels.

3.2.2 **Accès du public aux informations.** Le site web de l'OACI sur l'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) (<http://www.icao.int/fsix>) est en service et contient les résultats des audits USOAP des États qui ont consenti à la divulgation de ces renseignements (95 États au 18 mai 2007), ainsi que des données et des informations à jour. Il est prévu que la plupart des États accepteront de mettre les résultats de leurs audits à la disposition du public d'ici la date limite du 23 mars 2008.

3.2.3 **Informations sur l'immatriculation des aéronefs.** Le 5 décembre 2006, le Conseil a approuvé un système pour mettre à disposition les informations sur l'immatriculation des aéronefs recueillies auprès des États en application de l'article 21 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), ainsi que les règles régissant les modalités de fonctionnement de ce système. Les travaux de mise au point du système avancent et il est prévu de présenter une version d'essai à la 36^e session de l'Assemblée.

3.2.4 **Transparence et mise en commun des informations sur la navigabilité.** L'étude sur la possibilité de mettre en place une application de base de données pour permettre aux États contractants de mettre en commun des informations sur la navigabilité n'a pas pu être amorcée en raison de problèmes d'effectifs, maintenant résolus. La 2^e édition du *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), qui contient des éléments indicatifs sur les accords de navigabilité entre États d'immatriculation et États de conception, est en cours d'élaboration.

3.3 **Recommandation 2/2**

3.3.1 **Systèmes de gestion de la sécurité (SGS).** Cette recommandation est mise en œuvre progressivement dans le cadre de l'activité clé A8 de l'OACI — *Appuyer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité communs à tous les domaines liés à la sécurité dans tous les États*. Des éléments indicatifs, y compris un cours OACI sur les SGS, ont été élaborés et des cours de formation auront été tenus dans les régions d'accréditation des sept bureaux régionaux d'ici la 36^e session de l'Assemblée. L'Organisation a dispensé 49 cours de formation de formateurs ainsi que trois cours de normalisation dans les régions de l'OACI. Elle a également tenu deux ateliers destinés aux cadres supérieurs et prévoit la tenue de sept ateliers de mise en œuvre. L'introduction des SGS dans des Annexes autres que l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et

l'Annexe 14 — *Aérodromes* sera examinée et des éléments indicatifs supplémentaires seront élaborés d'ici la fin de 2007.

3.3.2 **Élaboration d'une nouvelle Annexe à la Convention sur les processus de sécurité.** Le 27 février 2007, le Conseil, donnant suite à une recommandation de la Commission de navigation aérienne, a décidé de ne pas élaborer une nouvelle Annexe sur les processus de sécurité.

3.3.3 **Modernisation de l'Annexe 6, 2^e Partie — Aviation générale internationale — Avions.** La modernisation se poursuit. La proposition d'amendement a été communiquée aux États et à certaines organisations internationales le 30 mars 2007 pour qu'ils présentent leurs observations.

3.4 **Recommandation 2/3**

3.4.1 **Assistance aux États et échange d'informations.** L'OACI veillera à ce que des ressources suffisantes soient mises à disposition pour mettre en œuvre la recommandation dans le cadre de l'USP, ce qui permettra au Conseil de suivre les progrès de la mise en œuvre dans le cadre du processus du plan d'activités. La coordination et la coopération entre l'USOAP et d'autres programmes d'audit ont donné lieu à plusieurs protocoles d'accord avec d'autres organisations. Le FSIX est constamment développé en vue d'accroître la portée des données et d'en améliorer l'utilisation par les États et l'industrie de l'aviation.

3.5 **Recommandation 2/4**

3.5.1 **Reconnaissance des permis, certificats et licences.** Les normes et pratiques recommandées (SARP) pour appuyer la reconnaissance de la validité du permis d'exploitation aérienne des exploitants étrangers et la surveillance de leurs activités ont été communiquées aux États et à certaines organisations internationales pour observations. Les éléments indicatifs correspondants ont été élaborés. Un énoncé de politique à ce sujet, présenté sous forme de projet de résolution de l'Assemblée, appuie la vérification et la reconnaissance de la validité des permis, certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États et la surveillance des activités des exploitants étrangers.

3.6 **Recommandation 2/5**

3.6.1 Les rapports d'avancement sur l'USOAP et la stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité sont présentés à l'Assemblée dans des notes distinctes.

3.6.2 **Assistance directe.** L'OACI a amorcé l'étude de faisabilité d'un plan destiné à lui permettre de gérer l'assistance directe aux États dont la capacité de supervision de la sécurité est inadéquate et à leurs exploitants aériens. La faisabilité d'un plan de gestion d'un programme d'assistance directe a été acceptée en principe, mais l'élargissement de ce plan pour gérer l'assistance directe aux exploitants aériens est estimé plus complexe et soulève divers problèmes juridiques qui requièrent une étude plus poussée.

3.7 **Recommandation 3/1 : Cadre de sécurité pour le XXI^e siècle**

3.7.1 La proposition d'amendement de l'Annexe 6 concernant la reconnaissance des permis et certificats des exploitants étrangers (§ 3.5.1 ci-dessus) donne suite à la Recommandation 3/1, alinéa a), en identifiant l'État responsable de la supervision et en indiquant comment contacter la direction opérationnelle de l'exploitant.

3.7.2 L'élaboration d'éléments indicatifs pour la mise en œuvre de politiques économiques et techniques cohérentes par les autorités nationales de l'aviation civile n'a pas encore été entamée, mais l'incorporation éventuelle de cette tâche dans le programme de travail sera examinée.

3.7.3 Des procédures sont mises au point pour améliorer le processus d'élaboration des SARP, notamment l'utilisation des recommandations des organismes qui enquêtent sur les accidents. L'étude de la Commission sur la définition de critères pour déterminer les normes qui ont une importance critique pour la sécurité mondiale est pratiquement terminée et elle sera présentée au Conseil au cours de sa 182^e session.

3.7.4 L'évolution future de la supervision de la sécurité sera traitée dans le cadre du GASP. Une étude sur les pavillons de complaisance a été amorcée et il est prévu de présenter un rapport à ce sujet à la 182^e session du Conseil.

3.8 **Conclusion**

3.8.1 Toutes les recommandations s'adressant à l'OACI ont été mises en œuvre ou sont en voie de l'être, à l'exception de la possibilité de mettre en place une application de base de données pour permettre aux États contractants de mettre en commun des informations sur la navigabilité (§ 3.2.4) et de l'élaboration d'éléments indicatifs pour la mise en œuvre de politiques économiques et techniques cohérentes (§ 3.7.2). L'incorporation de ces deux activités dans le programme de travail de l'OACI fera l'objet d'une évaluation plus poussée qui tiendra compte des ressources disponibles.