



AN-Conf/14-WP/206  
28/8/24

## **QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024**

### **PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ SUR LE POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 1 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité, pour soumission à la Plénière.



**Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme****1.1 : Révision de l'ordre des priorités dans le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI***Domaines d'intervention prioritaire*

1.1 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/3, présentée par le Secrétariat, qui traite du cadre général et des mesures adoptées pour soutenir les domaines d'intervention prioritaire que le Conseil de l'OACI a établis afin d'orienter la hiérarchisation des activités du Plan d'activités actuel de l'OACI compte tenu des résolutions et décisions de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. La note donne aussi un aperçu des efforts liés aux premières phases de la planification stratégique à l'Organisation. Elle recommande aux États, aux organisations internationales et au secteur de s'aligner sur ces efforts et d'y contribuer.

1.2 Le Comité appuie vivement les domaines d'intervention prioritaire et les recommandations figurant dans la note AN-Conf/14-WP/3. Il félicite l'OACI pour l'approche programmatique et l'amélioration de la transparence des rapports grâce aux indicateurs de performance clés (KPI) et à la gestion axée sur les résultats. En ce qui concerne les domaines d'intervention prioritaire, il reconnaît la nature primordiale du soutien de la mise en œuvre et note que les domaines d'intervention prioritaire complètent les priorités et les cadres mondiaux existants et n'ont pas d'incidence sur eux. Il note toutefois qu'il faut clarifier davantage comment les domaines d'intervention prioritaire et la méthode de hiérarchisation influeraient sur les plans mondiaux et la feuille de route pour la normalisation, ainsi que la relation entre les domaines d'intervention prioritaire et les défis en matière de sûreté et de sécurité.

1.3 Le Comité prend note des efforts continus déployés pour passer à une gestion axée sur les résultats et se félicite du fait que la méthode de hiérarchisation sera présentée à la prochaine session de l'Assemblée.

1.4 À l'issue des délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 1.1/1 – Soutien de la planification des activités de l'OACI selon une logique de programme, avec les domaines d'intervention prioritaire du Plan d'activités 2023-2025**

Il est recommandé que les États :

- a) tiennent compte des domaines d'intervention prioritaire applicables de l'OACI ainsi que des futurs programmes de travaux hiérarchisés de l'Organisation lorsqu'ils examinent leurs stratégies et plans de mise en œuvre, y compris leur cadre réglementaire ;
- b) de concert avec les organisations internationales, et avec le concours du secteur, selon qu'il convient, s'efforcent de fournir un soutien et des contributions volontaires (financières ou en nature) pour les activités menées dans le cadre des domaines d'intervention prioritaire ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) sur la base de l'expérience acquise avec les domaines d'intervention prioritaire, étende la méthode de la logique de programme aux activités des prochains plans d'activités ;
- d) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en conformité avec le Plan mondial de navigation aérienne, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et leurs plans régionaux respectifs, intègre aux programmes de travail et projets de ces groupes des initiatives qui tiennent compte des domaines d'intervention prioritaire de l'OACI.

1.5 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/138, présentée par le Brésil, qui suggère la prise en compte de la diversité socio-économique et de l'inclusion dans les mesures de durabilité de l'OACI et estime que les politiques publiques devraient soutenir le financement de la formation et de la qualification des personnes à faible revenu pour les professions de l'aviation. Il appuie vivement la note, tout en faisant observer qu'il s'occupe principalement des aspects techniques de la navigation et de la sécurité aériennes et que d'autres organes de l'OACI seraient donc mieux à même d'examiner les questions économiques.

1.6 Le Comité souligne l'importance de mesures connexes pour assurer la relève dans le secteur de l'aviation et note le rôle du programme de la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP). Il reconnaît en outre l'importance de la prise en compte d'autres sujets liés à la diversité et à l'inclusion, ainsi que la nécessité de politiques et d'initiatives publiques en matière de formation. Il note que les travaux sont en cours à l'OACI et convient que l'information contenue dans la note AN-Conf/14-WP/138 sera renvoyée au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

#### *Données, échange de données et renseignement*

1.7 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/57, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>1</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)<sup>2</sup>, de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), ainsi que par Singapour et les États-Unis, sur la nécessité de l'établissement d'un cadre mondial pour la gestion des données et du renseignement de sécurité de l'aviation, ainsi que la note AN-Conf/14-WP/101, présentée par les États-Unis, coparrainée par l'Australie, sur un mécanisme permettant de rendre interopérables les informations de sécurité recueillies par les États afin qu'elles puissent être partagées à l'appui de la prise de décisions fondée sur des données. Durant les délibérations, le Comité soutient sans réserve les notes AN-Conf/14-WP/57 et AN-Conf/14-WP/101 et note les avantages potentiels liés à la possibilité de produire du renseignement de sécurité aérienne au niveau mondial sur la base de l'agrégation de données et d'informations cohérentes et compatibles partagées par de multiples parties. Il reconnaît aussi l'importance de la mise en place de mesures de précaution visant à protéger la sécurité, la confidentialité et l'intégrité des données et des informations, ainsi que de l'établissement d'un cadre de gouvernance pour l'échange mondial des informations de sécurité. Ces propositions appuieraient aussi les initiatives régionales d'échange de données/d'informations qui contribueraient ensuite à l'échange de données/d'informations à l'échelle mondiale. Le Comité appuie la poursuite de l'élaboration d'un cadre

---

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

mondial pour l'échange de données et d'informations de sécurité aérienne, avec le soutien des groupes d'experts compétents de l'OACI et en s'appuyant sur les initiatives existantes.

#### *Audits de supervision de la sécurité*

1.8 La note AN-Conf/14-WP/121, présentée par la Nouvelle-Zélande et coparrainée par l'Australie, le Canada et le Royaume-Uni, traite de la nécessité d'une adaptation des méthodes d'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) aux technologies et aux approches réglementaires nouvelles et émergentes de l'aviation, ainsi que de la capacité de reconnaître d'autres façons d'atteindre les résultats visés par les normes et pratiques recommandées (SARP). Le Comité note le processus utilisé par l'USOAP – Méthode de surveillance continue (CMA) pour faire évoluer ses outils et ses méthodes, processus qui prend en compte les SARP basées sur la performance. Il convient que la note soit renvoyée aux groupes d'experts techniques compétents de l'OACI pour qu'ils l'examinent attentivement dans le cadre de la poursuite de l'élaboration et du renforcement des SARP fondées sur la performance ainsi que de l'évolution de l'USOAP – CMA suivant une approche par étapes, qui en favorise la stabilité et la fiabilité, et en tenant compte des enseignements tirés des évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA).

#### *Rapports d'enquête sur les accidents*

1.9 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/73, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), sur les difficultés rencontrées par certaines autorités nationales chargées des enquêtes sur les accidents pour achever rapidement les enquêtes sur les accidents et les incidents graves et publier un rapport final conformément aux dispositions en vigueur de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Il reconnaît le risque pour le système aérien mondial lorsque les enquêtes sur les accidents ne produisent pas d'enseignements de sécurité. À ce sujet, le Comité reconnaît les travaux en cours à l'OACI et souligne qu'il faut aider davantage les États à renforcer leurs capacités en matière d'enquêtes sur les accidents. Tout en notant les difficultés, le Comité rappelle qu'il est urgent que les autorités nationales chargées des enquêtes sur les accidents réalisent les enquêtes et publient les rapports sur les accidents en temps utile.

#### *Résilience du système de navigation aérienne*

1.10 Lors de l'examen de la note AN-Conf/14-WP/75, révision n° 1, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), avec l'appui de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), le Comité note que les perturbations de l'espace aérien ont augmenté au cours des dernières années, et que les entreprises de transport aérien continuent de faire face à des problèmes d'efficacité opérationnelle aux alentours des espaces aériens qui ne sont plus ouverts à l'aviation civile, parfois pour de longues périodes. Le Comité se félicite des mesures prises par les États et les parties prenantes en réponse aux perturbations de l'espace aérien, ainsi que des efforts déployés par les équipes de coordination d'urgence (CCT) pour gérer et atténuer ces perturbations. En outre, le Comité prend note de la nécessité d'élaborer des orientations mondiales supplémentaires sur la gestion des perturbations et le retour à la normale des activités. Le Comité prie instamment les États de partager l'information préalable liée aux perturbations et de mettre en œuvre

des initiatives d'optimisation de l'espace aérien, telles que la gestion des courants de trafic aérien, l'utilisation flexible de l'espace aérien et la coopération civilo-militaire.

1.11 Le Comité prend acte des notes d'information présentées par le Brésil (AN-Conf/14-WP/166), le Canada (AN-Conf/14-WP/198), le Canada avec le coparrainage de l'Australie (AN-Conf/14-WP/108), la Chine (AN-Conf/14-WP/186), la Malaisie (AN-Conf/14 WP/160), les États-Unis avec le coparrainage de l'Australie (AN-Conf/14-WP/105), l'Uruguay au nom des 20 États<sup>3</sup> de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) (AN-Conf/14-WP/154), et l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

1.12 À l'issue des délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 1.1/2 - Résilience du système de navigation aérienne**

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en œuvre les initiatives d'optimisation de l'espace aérien visées par les dispositions de l'OACI, comme la gestion des courants de trafic aérien, l'utilisation flexible de l'espace aérien et la coopération civilo-militaire ;
- b) partagent l'information préalable liée aux perturbations prévues ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) élabore, en collaboration avec les États et le secteur, des orientations mondiales sur la gestion d'urgence de l'ATM, y compris des phases de relèvement, ainsi que des cadres régionaux, à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*.

**Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme**

**1.2 : Alignement stratégique des plans mondiaux en vue de l'amélioration de la performance**

1.13 Ce sous-point de l'ordre du jour fait état des travaux entrepris dans la perspective de l'alignement stratégique des plans mondiaux, avec un accent particulier sur le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), en vue de l'amélioration de la performance. Les discussions sur les propositions de révision de parties spécifiques du GASP et du GANP sont menées au titre des sous-points 2.3 et 3.3 respectivement.

*Alignement des plans mondiaux*

1.14 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/4, présentée par le Secrétariat, qui expose les propositions de recommandations découlant des travaux de l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux, ainsi

<sup>3</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

que les mesures prises par la suite par les groupes d'étude pertinents, dans le cadre de la révision des deux plans mondiaux qui sera présentée lors de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

1.15 Le Comité examine les notes de travail suivantes : AN-Conf/14-WP/55, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>4</sup>, des autres États membres de la CEAC<sup>5</sup>, d'EUROCONTROL et du Canada, et coparrainée par les Émirats arabes unis, l'Égypte et la Libye, et AN-Conf/14-WP/147, présentée par la République de Corée.

1.16 Le Comité approuve les modifications proposées en vue de l'alignement stratégique des plans mondiaux, telles qu'elles sont décrites dans la note de travail du Secrétariat. Il accueille favorablement la note AN-Conf/14-WP/147, notant l'importance de la collecte, du traitement, du stockage, de la communication et des mécanismes de protection des données. Il convient, en principe, de la nécessité d'œuvrer à l'élaboration d'un cadre de performance commun, de revoir les attributions des principaux acteurs du secteur de l'aviation et de l'OACI, de réviser le processus d'élaboration des plans mondiaux, et de définir les champs d'application et les horizons temporels respectifs de chaque plan mondial. Ces actions devraient être prises en compte dans les parties correspondantes de l'édition 2026-2028 du GASP et de la huitième édition du GANP.

1.17 Le Comité décide de renvoyer les propositions figurant dans la note AN-Conf/14-WP/55 à un groupe d'experts existant, dont il faudrait veiller à ce que la portée et la composition soient adéquates.

1.18 Le Comité prend note des progrès accomplis à ce jour et convient de la nécessité de continuer à concentrer les efforts sur l'alignement des plans mondiaux, selon que de besoin, y compris le *Plan mondial pour la sûreté de l'aviation* (Doc 10118, GASEP). Il s'agit principalement d'inclure en temps opportun l'innovation dans les plans mondiaux, de favoriser une approche proactive à la gestion de la sécurité aérienne, de la sûreté de l'aviation et de la navigation aérienne, de renforcer la capacité d'adaptation des plans à un environnement en évolution rapide, de la nécessité de mettre au point des programmes supplémentaires de renforcement des capacités et d'assistance, afin de mieux faire face à l'évolution intégrée et fondée sur les résultats du transport aérien, de la nécessité de veiller à la cohérence de la planification de l'aviation aux échelles mondiale et régionale, et de l'importance de la collecte et de l'analyse de données pertinentes pour suivre les performances à l'échelle mondiale. Le Comité convient que l'OACI devrait promouvoir une approche plus intégrée et mieux concertée à l'égard de la gestion des différents types de risques auxquels est exposée l'aviation, pour l'édition 2029-2031 du GASP et la neuvième édition du GANP, selon qu'il convient.

#### *Harmonisation de la réglementation*

1.19 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/114 présentée par le Costa Rica concernant la réalisation d'une harmonisation efficace de la réglementation en vue de tenir compte des changements et des évolutions dans les modèles institutionnels les plus récents sur le fonctionnement des autorités de l'aviation civile. Le Comité prend note des travaux actuellement menés par l'OACI dans les domaines couverts par ladite note et débat longuement de la question de savoir qui pourrait délivrer des certificats en

<sup>4</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>5</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

conformité avec la Convention de Chicago. Il décide de soumettre les propositions aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

1.20 Il prend acte des notes d'information présentées par la Colombie (AN-Conf/14-WP/141, AN-Conf/14-WP/144 et AN-Conf/14-WP/145), l'Uruguay avec l'appui des 19 autres États membres de la CLAC<sup>6</sup> (AN-Conf/14-WP/153), ainsi que de l'EUROCAE et de la RTCA (AN-Conf/14-WP/197).

1.21 À l'issue des délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 1.2/1 – Travaux visant à améliorer l'alignement du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et du Plan mondial de navigation aérienne**

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent, en principe, l'intégration des mises à jour suivantes dans les parties applicables de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et dans la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne :
  - 1) suppression des indicateurs qui figurent à la fois dans les deux plans, dans le cadre des travaux à plus long terme visant à mettre en place un cadre de performance commun pour tous les plans mondiaux et contenant un ensemble complet d'indicateurs ;
  - 2) révision des rôles et des responsabilités des principaux acteurs du secteur de l'aviation et de l'OACI, afin d'harmoniser le contenu et de favoriser la collaboration à l'égard des plans mondiaux et entre leurs groupes d'experts respectifs ;
  - 3) révision du processus d'élaboration des plans mondiaux, y compris la manière dont les plans contribuent au programme des travaux de l'OACI ;
  - 4) définition du champ d'application (c'est-à-dire les types d'opérations visées) et de l'horizon temporel (c'est-à-dire la date limite) de chaque plan mondial ;
- b) conviennent que la poursuite de l'examen de la question d'une approche plus intégrée et concertée à l'égard de la gestion des différents types de risques auxquels est exposée l'aviation sera prise en considération pour l'édition 2029-2031 du GASP et la neuvième édition du GANP, selon qu'il convient ;

---

<sup>6</sup> Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération les observations de la Conférence sur des propositions visant à renforcer l'alignement des plans mondiaux en vue de les inclure par la suite dans le GASP et le GANP.

**Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme**

**1.3 : Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI**

1.22 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/5, présentée par le Secrétariat, sur la nécessité de poursuivre la transition que le Conseil de l'OACI a engagée afin de renforcer davantage l'efficacité et l'efficacité de l'Assemblée de l'OACI, en réponse à la demande formulée par celle-ci lors des sessions précédentes.

1.23 Le Comité appuie largement et entérine la recommandation, tout en rappelant la souveraineté de l'Assemblée, et en soulignant la nécessité d'assurer aux États des possibilités égales de contribuer aux discussions sur les travaux techniques de l'Organisation. Il reconnaît que les États n'ont pas tous eu l'occasion de participer aux travaux des groupes d'experts et note que de tels travaux ne devraient pas être exclus des délibérations de la Commission technique de l'Assemblée. Il soutient qu'il est nécessaire que la Commission technique ait un programme ciblé et un processus rationalisé, et convient que cela devrait s'inscrire dans le contexte plus large de l'Assemblée. Il convient qu'une meilleure communication devrait être établie avec les États et les organisations internationales pour assurer une meilleure préparation. Il prend note de l'avantage de tirer des enseignements de la présente Conférence, en particulier en ce qui concerne le temps consacré à la présentation des notes de travail et la désignation appropriée des notes de travail. Le Comité convient que la Commission technique ne devrait pas réexaminer les questions qui ont déjà fait l'objet de discussions durant les réunions à l'échelon division et celles qui relèvent des mandats des groupes régionaux.

1.24 À l'issue des délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

**Recommandation 1.3/1 — Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI**

Il est recommandé que les États :

- a) préparent leur participation, notamment la présentation à la Commission technique de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de notes de travail portant sur les questions relevant du champ de compétence recommandé, définies comme des questions concernant le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le Plan mondial de navigation aérienne, de nouvelles résolutions et des modifications de résolutions existantes ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) élabore le projet d'ordre du jour de la Commission technique de la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de façon à améliorer l'efficacité de l'Assemblée, en se concentrant sur les questions qui relèvent du champ de compétence recommandé et en tenant compte des

enseignements tirés de la Commission technique de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;

- c) étudie les options relatives à l'évolution des futures Commissions techniques en tenant compte de la souveraineté de l'Assemblée et de la nécessité d'assurer aux États les mêmes possibilités de contribuer aux travaux techniques de l'OACI ;
- d) élabore des options relatives à l'évolution de la Commission technique dans le contexte plus large de l'efficiency et de l'efficacité de l'Assemblée ;
- e) envisage de présenter à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée une note de travail sur les options relatives à l'évolution des futures Commissions techniques.

— FIN —