



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A39-WP/512

P/42

4/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DE SON RAPPORT ET SUR LES POINTS 32 ET 33 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur la partie « Généralités » et sur les points 32 et 33 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique.

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

(11 pages) 16-3857

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission technique a tenu six séances entre le 29 septembre et le 4 octobre 2016.
2. M. G. Harris (Nouvelle-Zélande) a été élu Président à la deuxième séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. P. Henttu (Finlande) Premier Vice-Président, sur proposition du Brésil, appuyée par Singapour. Toujours sur proposition du Brésil, appuyée par Singapour, elle a élu M. P. Assoumou Koki (Cameroun) Second Vice-Président.
3. Les représentants de quelque 180 États contractants et de 50 délégations ayant qualité d'observateurs ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
4. Le Secrétaire de la Commission était M. S. P. Creamer, Directeur de la navigation aérienne. MM. H. Gourджи, Directeur adjoint, Contrôle et supervision, R. MacFarlane, Directeur adjoint, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et C. Radu, Directeur adjoint, Sécurité de l'aviation ont rempli les fonctions de Secrétaires adjoints. Mme D. Cooper a prêté son concours à la Commission, de même que :

M. M. Costa, Chef de la Section des enquêtes sur les accidents (AIG)

M. C. Dalton, Chef de la Section de la gestion et de l'optimisation de l'espace aérien (AMO)

M. Y. Wang, Chef de la Section des opérations aéroportuaires et de l'interopérabilité (AOI)

M. M. Fox, Directeur du programme, Crise et intervention rapide (CRR)

Mme K. Rooney, Chef de la Section de la sécurité du fret (CSS)

M. M. Merens, Chef, Analyse intégrée de l'aviation (IAA)

M. S. Da Silva, Chef, Planification et soutien de la mise en œuvre – Navigation aérienne (IMP/AN)

M. M. Vreedenburgh, Chef, Planification et soutien de la mise en œuvre – Section de la sécurité (IMP/SAF)

Mme J. Jordaan, Chef de la Section de médecine aéronautique (MED)

M. Y. Fattah, Directeur du programme, Priorités multidisciplinaires (MP)

M. N. Rallo, Chef de la Section des audits de supervision (OAS)

M. M. Marin, Chef par intérim de la Section des opérations aériennes (OPS)

M. T. Mistos, Chef de l'Unité d'appui à la supervision (OSU)

M. E. Lassoij, Directeur du programme, Navigation fondée sur les performances (PBN)

Mme L. Cary, Directrice du programme, Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)

Mme E. Gnehm, Coordonnatrice du programme, Gestion de la sécurité (SM)

et d'autres membres du Secrétariat.

Ordre du jour et organisation des travaux

5. L'Assemblée est convenue de suspendre les procès-verbaux de la Commission technique pour la 39^e session de l'Assemblée.

6. Les points ci-après de l'ordre du jour ont été examinés par la Commission :

Point 32 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

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

Point 34 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

Point 37 : Autres questions à examiner par la Commission technique

7. Une liste des documents et notes de travail relatifs aux travaux de la Commission, par point de l'ordre du jour, figure en Appendice au présent rapport.

8. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont mentionnées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

Point 32 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

32.1 La Commission technique examine les parties des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015 et du rapport supplémentaire portant sur les six premiers mois de 2016 qui relèvent de sa compétence. (Les rapports annuels sont désormais disponibles dans un nouveau format en ligne à l'adresse <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>).

32.2 La Commission prend note, sans observations, des travaux réalisés au cours des trois dernières années dans le domaine de la navigation aérienne, dont il est fait état au titre des Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et elle exprime sa reconnaissance.

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

33.1 La Commission examine la note A39-WP/30 présentée par le Conseil et prend acte de la situation actuelle relative aux objectifs, aux priorités et aux catalyseurs de l'édition 2014-2016 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), ainsi qu'aux priorités du *Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028* (GANP, Doc 9750), et de l'état d'avancement et des résultats de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA). La Commission encourage les États à prendre des mesures en vue d'atteindre les objectifs du GASP et de s'aligner sur les priorités du GANP, ainsi que d'aider les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à mettre en œuvre les priorités régionales. La Commission encourage par ailleurs les États à fournir des données sur leurs progrès et sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, et les invite instamment à rendre compte en temps utile de leurs progrès en matière d'exécution des plans d'actions correctives de l'USOAP et à procéder à des auto-évaluations en se servant du cadre en ligne (OLF).

33.2 La Commission examine la note A39-WP/31 présentée par le Conseil, qui rend compte des progrès accomplis relativement aux résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015) et fournit des mises à jour sur certaines questions supplémentaires qui se font jour. La Commission reconnaît qu'il est avantageux d'organiser des conférences de haut niveau comme moyen formel de recommander des contributions à des travaux techniques supplémentaires à effectuer par l'OACI, de manière que les résultats de la réunion puissent être pris en compte dans le contexte de l'ensemble des autres exigences qui se posent dans le cadre de l'approbation du budget du prochain triennat. La Commission convient que le Conseil devrait envisager la mise en place de cette pratique.

Suivi des aéronefs

33.3 La Commission examine la note A39-WP/290 présentée par Singapour, qui souligne l'importance pour les exploitants de renforcer leur capacité de suivi des aéronefs durant des opérations anormales. La Commission note que l'OACI élabore des orientations sur le suivi des événements anormaux dans le cadre des travaux en cours sur le suivi des aéronefs, dont l'achèvement est prévu d'ici à la fin du premier trimestre de 2017.

33.4 La Commission examine la note A39-WP/168, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sur le Concept d'opérations du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) et sur les avantages prévus des recherches et sauvetage (SAR) dans la région Afrique-océan Indien (AFI). La Commission encourage l'OACI à achever l'élaboration du Concept d'opérations du GADSS et à publier les orientations connexes à l'intention des États. La Commission convient que l'OACI devrait promouvoir le renforcement des capacités requises pour assurer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage dans la région AFI, et appuie les initiatives déjà en cours à cette fin. Les États sont en outre encouragés à appuyer la position de l'OACI sur le GADSS lors de la prochaine réunion de l'Union internationale des télécommunications (UIT). Il est également rappelé à la Commission que le Système spatial pour les recherches de navires en détresse — système de recherche et sauvetage assisté par satellite (système COSPAS/SARSAT existant) — est potentiellement pertinent pour faciliter la mise en œuvre du Concept du GADSS.

33.5 Acte est pris de la présentation de documents d'information par la Chine (A39-WP/274), les États-Unis (A39-WP/269) et l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) (A39-WP/394).

Système d'aéronef télépiloté (RPAS)

33.6 La Commission examine la note A39-WP/439 et la note A39-WP/303 présentées respectivement par le Brésil et la République dominicaine, qui traitent de la nécessité d'élaborer des éléments indicatifs pour appuyer l'exploitation sécuritaire des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), et d'organiser des campagnes de sensibilisation et d'information conviviales et efficaces auprès des utilisateurs de systèmes d'aéronefs non habités (UAS).

33.7 La Commission prend acte de la note A39-WP/281, Révision n° 1, présentée par le Japon, qui donne une vue d'ensemble de ses nouvelles règles sur les aéronefs non habités et demande aux États de partager leurs règlements régissant l'exploitation des vols non habités.

33.8 La Commission prend acte de la note A39-WP/335 présentée par la Chine, qui décrit les principaux défis concernant la réglementation des aéronefs non habités en Chine et propose un système nuagique de réglementation des petits systèmes d'aéronefs non habités. Des préoccupations sont soulevées au sujet des aspects techniques et de la cyber-résilience d'un tel système. La Commission recommande que des études soient menées à cet égard et soumises à l'OACI en vue d'un examen approfondi de la question.

33.9 La Commission examine la note A39-WP/103, présentée par les États-Unis. Cette note traite du secteur en développement rapide des UAS et demande que des ajustements soient apportés au cadre mondial pour tenir compte des nouveaux arrivants non traditionnels.

33.10 La Commission examine la note A39-WP/146, présentée par le Mexique avec l'appui de l'Argentine, d'Aruba, de Belize, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Nicaragua, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République dominicaine, de l'Uruguay et du Venezuela, qui invite instamment les États à donner une grande priorité à la réglementation et à la surveillance des UAS au sein de leur programme national de sécurité (SSP), et l'OACI à étendre le champ de ses travaux pour inclure d'autres UAS dans le cadre réglementaire, en prévoyant un mécanisme correctement financé pour accomplir cette extension. La Commission examine en outre la note A39-WP/289, Révision n° 1, présentée par les Îles Marshall, les Îles Salomon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, Palau, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et Singapour, qui demande aussi à l'OACI de prendre la tête des efforts visant à harmoniser les pratiques fondamentales en matière de réglementation de l'exploitation des UAS.

33.11 La Commission examine la note A39-WP/95, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)², et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL). La note décrit l'importance de la création d'un cadre cohérent pour les exploitants des RPAS.

33.12 La Commission examine la note A39-WP/116, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA), qui demande l'élaboration de normes pour appuyer l'harmonisation des activités des UAS.

33.13 La Commission prend note des informations sur la trousse en ligne qu'élabore actuellement l'OACI. La trousse contiendrait des éléments indicatifs destinés à aider les instances de réglementation à élaborer et à mettre en œuvre des règlements nationaux. Par ailleurs, elle contiendrait des pratiques optimales et des exemples provenant des États ayant mis en place des règlements. La trousse devrait être disponible immédiatement après la conclusion de la 39^e session de l'Assemblée.

33.14 La Commission prend note du large soutien dont jouissent les travaux de l'OACI sur les RPAS et convient du bien-fondé de l'élaboration d'une base de référence mondiale des dispositions et des éléments indicatifs destinés à harmoniser convenablement les règlements régissant les UAS qui restent en dehors du cadre des règles internationales de vol aux instruments (IFR). Pour faciliter cette extension du programme de travail de l'OACI, il conviendrait d'adopter une approche novatrice et flexible, en tenant compte des faits nouveaux en cours à l'échelon national, régional et international, y compris au niveau des Autorités conjointes pour l'élaboration de règles pour les systèmes d'aéronefs non habités (JARUS).

33.15 La Commission convient que l'OACI devrait élaborer des éléments indicatifs pour appuyer une exploitation sécuritaire des RPAS/UAS, en prévoyant notamment des campagnes de sensibilisation et d'information auprès des utilisateurs, et promouvoir l'échange d'informations entre les États au sujet de leurs règlements régissant l'exploitation des vols inhabités. La Commission convient que le Conseil devrait examiner les propositions relatives aux priorités existantes financées par le budget 2017-2019 et la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

33.16 Des notes d'information sont présentées par le Brésil (A39-WP/265), Cuba (A39-WP/454), l'Indonésie (A39-WP/226), la Fédération de Russie (note A39-WP/296, Révision n° 1), les États-Unis (A39-WP/82) et la Slovaquie au nom de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL (A39-WP/107). Une information connexe préparée au titre du point 16 de l'ordre du jour est présentée par l'Espagne (A39-WP/132).

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldavie, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine

Zones de conflit

33.17 La Commission examine la note A39-WP/108, Révision n° 1, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL, l'Australie et la Malaisie. Cette note présente des propositions tendant à l'achèvement du programme de travail recommandé par l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF RCZ) ; compléter le programme de travail existant sur les zones de conflit en procédant à l'examen de toutes les dispositions d'Annexe pertinentes ; une fois le programme de travail sur les zones de conflit achevé, inviter le Conseil à envisager à nouveau d'inclure les zones de conflit dans le programme de travail du Comité juridique. La Commission appuie les mesures proposées dans les notes A39-WP/108, Révision n° 1 et A39-WP/200, présentées par la CANSO, et convient que le Conseil devrait donner la priorité aux mesures à prendre en tenant compte du budget de 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires. En outre, la Commission souligne qu'il importe de partager les informations et que les États membres doivent participer à ces efforts.

33.18 La Commission examine la note A39-WP/376 présentée par la Fédération de Russie, qui propose que le Conseil réévalue l'utilisation du répertoire d'informations sur les zones de conflit (CZIR) pour assurer la cohérence avec la Convention et le Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité. Cette note présente aussi une recommandation visant à rendre le Répertoire accessible à travers un site web sécurisé. Compte tenu d'une décision existante du Conseil qui charge le Secrétariat d'envisager de nouvelles améliorations au Répertoire et de préparer des propositions appropriées pour examen lors de sa 209^e session, la Commission convient que les questions abordées dans la présente note doivent être examinées par le Conseil lors de ses futures délibérations concernant la situation et le fonctionnement futurs du Répertoire.

33.19 Acte est pris de la présentation d'une note d'information par la Slovaquie au nom de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL, l'Australie et la Malaisie (A39-WP/297).

Gestion de la sécurité

33.20 La Commission examine la note A39-WP/283, présentée par le Brésil, concernant l'élargissement du champ d'application des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) à d'autres secteurs de l'aviation. Elle examine aussi les notes A39-WP/324 et A39-WP/359 présentées par la République bolivarienne du Venezuela et appuyant les initiatives régionales visant à établir des orientations ainsi qu'un cadre de référence commun pour les paramètres du niveau acceptable de performances de sécurité (ALoSP) utilisés par les États. La note A39-WP/324 traite aussi des difficultés qu'éprouvent les États à mettre en œuvre le récent amendement de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et les mises à jour requises de l'analyse d'écart du Programme national de sécurité (PNS). Bien que ces propositions soient appuyées, la Commission reconnaît que des groupes d'experts compétents se penchent actuellement sur ces questions. De plus, il est souligné que chaque État doit tenir compte des éléments uniques de son système d'aviation lorsqu'il établit l'ALoSP.

33.21 La note de travail A39-WP/342, présentée par la Chine, souligne les résultats des projets pilotes mis en œuvre par l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) et ayant trait à la gestion de la performance de sécurité et à des propositions précises pour la fourniture, par l'OACI, d'un soutien supplémentaire à la mise en œuvre. La Commission est informée que des points du

programme de travail permettant de traiter de la nécessité d'un soutien supplémentaire à la mise en œuvre ont été identifiés en application de la Recommandation 2/1 de la Conférence HLSC 2015, et que les États sont encouragés à envisager des moyens d'appuyer le programme de gestion de la sécurité de l'OACI, comme l'indique la lettre AN 8/3-16/89 adressée aux États le 27 septembre 2016.

33.22 La Commission examine la note A39-WP/109, présentée par le Pérou et entérinée par les pays de la région Amérique du Sud (SAM) et les 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui propose l'ajournement de l'inclusion des PNS dans le champ d'application des audits USOAP. La Commission est informée que les PNS ne feraient l'objet d'audits de l'OACI que sur une base volontaire mais non confidentielle à compter de janvier 2018 et qu'à partir de 2020, les PNS seraient audités dans le cas des États qui répondent aux critères devant être établis par l'OACI en conformité avec le GASP. La Commission convient que l'OACI devrait clarifier et diffuser ces informations auprès de tous les États.

33.23 La Commission examine la note A39-WP/195 présentée par la CANSO, qui contient des informations sur le programme de la norme d'excellence pour les services de navigation aérienne – Sécurité (SEANS-Sécurité). La Commission note et reconnaît l'initiative de la CANSO consistant à aider les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à identifier les insuffisances de leur SGS.

33.24 Des notes d'information sont également présentées par Cuba (A39-WP/362), l'Espagne (A39-WP/419), l'Inde (A39-WP/135), la République de Corée (A39-WP/420), et l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) (A39-WP/385).

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 aux audits 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 prend note de l'avis du Secrétariat selon lequel l'OACI ne devrait pas utiliser ce critère dans les audits de l'USOAP lorsqu'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, la France, 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 structuré 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 garantir suffisamment d'indépendance et d'éviter une transition possible vers une fonction de supervision permanente, l'examen devrait être mené par un groupe temporaire composé d'experts choisis, provenant notamment d'États membres et du Secrétariat, sous la direction de la Commission de navigation aérienne, 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 de l'OACI pour faciliter une approche harmonisée à l'échelle mondiale pour l'approbation et la reconnaissance ou l'acceptation réciproque des AMO et recommande en outre que les États soient priés instamment d'harmoniser leurs réglementations concernant les AMO et les 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 d'Amérique latine, 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, des États-Unis, 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 et de Saint-Vincent-et-Grenadines, qui contient un rapport d'avancement sur les progrès réalisés dans l'atteinte 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.