



A39-WP/515

P/45

4/10/16

**RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE
SUR
LE POINT 36 DE L'ORDRE DU JOUR**

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 36 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 36/1 est recommandée à la Plénière pour adoption.

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

(12 pages) 16-3866

Point 36 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne**Orientations**

36.1 La Commission examine la note A39-WP/37 présentée par le Conseil, qui rend compte des évaluations des incidences et des listes de tâches de mise en œuvre instaurées au cours du triennat actuel aux fins de mise en œuvre durant le processus d'établissement de normes et en tant qu'activités pouvant faciliter la mise en œuvre. Elle reconnaît la valeur d'évaluations et de listes solides et convient que, sous réserve d'une priorisation appropriée, le Conseil de l'OACI devrait s'assurer qu'elles ont été améliorées, qu'elles sont plus détaillées et qu'elles continuent d'être utilisées jusqu'au prochain triennat et d'être efficaces tout au long de la période d'examen.

36.2 La Commission examine la note A39-WP/205 présentée par le Canada et convient que l'Assemblée devrait soutenir les approches et les efforts présentés dans cette note de travail et visant à proposer des stratégies pour améliorer la mise en œuvre, par les États, des normes et pratiques recommandées (SARP) liées à la sécurité de l'aviation. Elle réaffirme en outre le soutien à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) qui contribuera à promouvoir le respect accru des SARP.

36.3 La Commission examine la note A39-WP/277 Révision n° 1 présentée par le Japon, qui explique comment ce pays a porté à 68 ans l'âge limite des pilotes qui participent à des vols commerciaux intérieurs à équipage multiple, avec des mesures d'atténuation appropriées, et décrit aussi la mise en œuvre du système de gestion de la santé des pilotes au sein des compagnies au Japon. Elle note les informations contenues dans la note de travail et félicite le Japon d'avoir établi des exigences à l'intention des exploitants en vue de la mise en œuvre d'un tel système pour les pilotes, ce qui lui permet de respecter déjà la disposition de l'amendement n° 173 de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* qui stipule : « Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, [le service de délivrance des licences] assurera une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale », qui sera applicable le 8 novembre 2018. La Commission encourage en outre les États à mettre en œuvre des systèmes similaires de gestion de la santé pour les pilotes. Elle encourage également les États à échanger des informations sur l'âge limite des pilotes professionnels et le système de gestion de la santé de chaque compagnie aérienne.

36.4 La note A39-WP/216 présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) examine la mise en œuvre et l'incidence des changements de noms des cartes de diagramme d'approche avec qualité de navigation requise (RNP). Elle reconnaît les préoccupations de certains États concernant la mise en œuvre des changements de noms ainsi que l'importance de l'élaboration d'un plan de transition pour gérer ces changements. La Commission prend également note de l'intervention des États-Unis qui proposent, compte tenu des informations présentées, d'assurer une réévaluation de la spécification relative aux cartes. Le Secrétariat informe la Commission que les travaux sont déjà en cours pour résoudre ce problème de changements de noms, y compris les points soulevés dans la note. La Commission soutient les mesures prises et encourage l'OACI à poursuivre les travaux conformément à ces mesures en vue d'actualiser les orientations et d'élaborer un plan de transition coordonné au plan régional pour appuyer la mise en œuvre effective de ces changements.

Renseignements sur la sécurité

36.5 La Commission est saisie de la note A39-WP/110, présentée par le Pérou et appuyée par les pays de la région Amérique du Sud (SAM), ainsi que par vingt-deux États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, concernant la mise en œuvre des dispositions récemment adoptées de l'Annexe 9 – *Gestion de la sécurité*, relatives à la protection des données sur la sécurité, aux renseignements sur la sécurité et sources connexes. La Commission, consciente de l'importance des questions soulevées dans la note, reconnaît qu'elles sont liées à la mise en œuvre de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19. La Commission recommande que l'OACI appuie les États dans la mise en œuvre, en élaborant des éléments indicatifs et en organisant des ateliers régionaux, portant notamment sur le droit à l'information et sur d'autres mesures visant à protéger les données et renseignements sur la sécurité.

36.6 La Commission se penche ensuite sur la note A39-WP/271, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens (FIVAA) qui rappelle que les audits de l'USOAP ont montré l'absence de conformité de nombreux États qui n'ont pas établi d'organisme d'enquête sur les accidents ou n'en ont pas assuré l'indépendance fonctionnelle, comme l'exigent l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et les directives connexes. La Commission est informée que l'Amendement n° 15 de l'Annexe 13, qui deviendrait applicable à compter du 10 novembre 2016, impose aux États d'établir un organisme indépendant d'enquête sur les accidents et que la conformité à cette exigence sera vérifiée par les activités USOAP CMA à compter de janvier 2018. La Commission convient que le Conseil devrait envisager d'élargir les directives de l'AIG relatives à l'indépendance fonctionnelle des organismes d'enquête sur les accidents des États, en tenant compte des priorités actuelles financées par le budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

36.7 La Commission, ayant examiné la note A39-WP/193, présentée par la Civil Aviation Services Organization (CANSO) concernant le rôle vital des principes de culture d'équité dans une culture de sécurité efficace, appuie les mesures qui y sont décrites.

36.8 La Commission examine la note A39-WP/117, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui y souligne l'importance de la collaboration entre l'État et l'industrie pour établir des modèles de système de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) qui répondent aux besoins d'un Programme national de sécurité (PNS), donnent suite aux préoccupations des fournisseurs de services et adhèrent aux principes de protection énoncés dans l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19. La Commission exprime son soutien de la collaboration État-industrie en ce qui concerne la mise au point de modèles SDCPS qui donnent suite aux préoccupations des fournisseurs de services et adhèrent aux principes de protection énoncés dans l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 et encourage les États membres à mettre en œuvre les dispositions récemment adoptées relatives à la protection des données sur la sécurité, aux renseignements sur la sécurité et aux sources connexes.

36.9 La Commission examine ensuite la note A39-WP/123 Révision n° 1 présentée par l'IATA, qui décrit le projet en cours d'une base de données améliorée de l'OACI sur les permis d'exploitation aérienne (AOC) visant à faciliter le processus de demande de permis d'exploitation aérienne étranger. Malgré une certaine incertitude concernant les avantages de la base de données du registre, la Commission appuie l'harmonisation des AOC et des exigences de spécifications opérationnelles et recommande que les États soient invités à participer aux essais beta du registre

¹ Présentée par vingt-deux États contractants : Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

amélioré de l'OACI et d'en soutenir l'utilisation. La Commission est informée que la base de données en question est un projet en cours et que son utilisation par les États est facultative.

36.10 Des notes d'information sont présentées par la Chine (A39-WP/408), le Népal (A39-WP/436), le Venezuela (A39-WP/314) et Comité aéronautique inter-États (A39-WP/308).

Coopération régionale

36.11 La Commission est saisie de la note A39-WP/38 du Conseil, qui décrit les plans et les programmes de soutien à la mise en œuvre à l'échelle mondiale du prochain triennat, pour appuyer l'initiative Aucun pays laissé de côté. Elle rend compte également des mécanismes régionaux de soutien à la mise en œuvre, à savoir les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

36.12 La Commission convient que les États devraient être invités à apporter suffisamment de soutien, d'expertise technique, de participation et de contributions aux programmes des travaux et activités de mise en œuvre des PIRG, des RASG et des ROOS. La Commission recommande par ailleurs que le Conseil soit chargé de promouvoir l'utilisation du GANP et du GASP par les PIRG et RASG, respectivement, pour réaliser les objectifs concernant la sécurité, la capacité et l'efficacité à l'échelle mondiale, et d'encourager le partage interrégional des pratiques optimales émanant des PIRG et RASG. Enfin, la Commission convient que l'OACI devrait fournir les orientations et outils nécessaires pour la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), lorsque des États membres ou autres entités le demandent.

36.13 La Commission se penche sur la note A39-WP/102, présentée par l'Argentine avec l'appui de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay, du Venezuela et du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS). La Commission prend note de la création du mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) d'Amérique du Sud et recommande aux États et aux organisations régionales du monde entier d'envisager de conclure des accords avec l'ARCM pour renforcer la coopération AIG mondiale et de l'aider à réaliser ses objectifs.

36.14 La note A39-WP/338, présentée par le Costa Rica avec l'appui de la CLAC, rend compte de la mise en œuvre par l'ACSA/la COCESNA d'un programme régional de sécurité (PRS) destiné aux États de l'Amérique centrale. La Commission recommande d'encourager les États d'une part, à appuyer les États de l'Amérique centrale en participant aux activités, en contribuant des experts, de la formation et des documents, en parrainant des événements, et en échangeant des informations, des expériences et des outils de sécurité et d'autre part, à envisager l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) pour fournir de l'assistance à d'autres États et régions dans le domaine de la mise en œuvre de SSP, notamment l'établissement de RSP.

36.15 La Commission examine la note A39-WP/367, présentée par El Salvador avec l'appui de la CLAC. Elle prend note et approuve les travaux entrepris et convient que les États et les parties prenantes de l'industrie devraient être encouragés à recourir aux dispositions en vigueur des PANS-TRG relatives au personnel de maintenance d'aéronefs pour harmoniser davantage les normes de performance à l'échelle régionale et internationale.

36.16 La Commission est saisie de la note A39-WP/93, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres², et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile³, et par EUROCONTROL. Prenant note des avantages et des gains d'efficacité potentiels, la Commission reconnaît la présence croissante de systèmes aéronautiques régionaux et d'autres cadres de coopération régionale entre les États. Elle reconnaît et soutient par ailleurs le besoin de mieux les intégrer dans l'environnement de l'OACI. Elle convient également de la réalisation, avec la participation des parties prenantes pertinentes, d'un examen des dispositions et des pratiques de l'OACI afin d'en déterminer les aspects où des changements ou des modifications d'interprétation permettraient une meilleure reconnaissance et intégration des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres dispositifs de coopération. La Commission accepte de recommander que, sous réserve des restrictions budgétaires, l'OACI soit chargée d'élaborer des propositions visant à assurer la prise en compte intégrale, par les dispositions et les pratiques de l'OACI, des systèmes aéronautiques régionaux. La Commission convient par ailleurs de soumettre à la Plénière, pour adoption, la résolution de l'Assemblée ci-après, pour remplacer la Résolution A38-5.

Résolution 36-1 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

² 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.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Considérant que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

Reconnaissant que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États membres individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

Considérant que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

Reconnaissant que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

Reconnaissant que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

Rappelant que les États membres sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

Reconnaissant qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être un traité international qui engloberait les règles et la supervision communes applicables dans les États participants,

Reconnaissant que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;

2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, la fixation de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;
3. *Charge* le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;
4. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;
5. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;
7. *Prie instamment* les États membres de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;
8. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ;
9. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;
10. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;
11. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;
12. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;

13. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

14. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;

15. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-5.

36.17 La Commission, saisie de la note A39-WP/172, présentée par 54 États contractants⁴ membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), prend note des progrès accomplis par le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique (RASG-AFI) dans le cadre de leurs activités respectives, et fait sienne la proposition de la CAFAC d'organiser consécutivement la réunion de haut niveau des directeurs généraux de l'aviation civile et les réunions de l'APIRG et du RASG-AFI afin que soit mieux assumée la responsabilité des résultats et de la mise en œuvre des recommandations et conclusions qui en découlent. La Commission convient que les États, l'industrie et les donateurs devraient être invités instamment à soutenir la mise en œuvre des activités prioritaires identifiées par les réunions de l'APIRG et de RASG-AFI, et que tous les États membres devraient être encouragés à fournir le soutien et l'expertise technique nécessaires à leurs PIRG et RASG respectifs.

36.18 Des notes d'informations sont présentées par l'Argentine (A39-WP/188), par la Jamaïque avec l'appui d'Aruba, du Bahamas, de Curaçao, des États-Unis, d'Haïti, des îles Caïmanes, du Mexique, de Panama, de la République dominicaine, de Saint Martin, et de la COCESNA au nom de tous les États d'Amérique centrale (A39-WP/389), par la Jamaïque au nom des États membres du CASSOS : Barbade, Guyana, Haïti, Jamaïque, l'OECD, Suriname et Trinité-et-Tobago (A39-WP/396 et WP/398), par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL (A39-WP/415), par la Turquie et le Royaume-Uni (A39-WP/124), par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) (A39-WP/386) et par l'IATA (A39-WP/309).

Aérodromes

36.19 La note A39-WP/295, présentée par l'Égypte, porte sur l'exigence relative à la qualification minimale du personnel aéroportuaire pour la certification d'aérodrome. La Commission appuie les mesures prises par l'Autorité égyptienne de l'aviation civile (ECAA) pour identifier les domaines clés de compétence en matière de sécurité opérationnelle pour les exploitants d'aérodrome pour une plus grande efficacité de la mise en œuvre de la certification des aérodromes égyptiens.

36.20 La Commission est saisie de la note A39-WP/332, présentée par l'Égypte, qui rend compte des activités de la Direction des normes et de la sécurité des aérodromes (DASS) de l'Autorité

⁴ Présentée par 54 États contractants : Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

égyptienne de l'aviation civile (ECAA) dans le domaine de la certification des héliports. La Commission prend note des initiatives prises par l'Égypte. Elle est saisie également de la note A39-WP/378 présentée par l'Égypte, qui décrit une approche régionale de la gestion des surfaces de limitation d'obstacles. La Commission prend note de la démarche adoptée par l'Égypte et de son incidence positive générale sur la sécurité des opérations et elle convient que l'OACI devrait en faire poursuivre l'analyse par les groupes d'experts déjà établis.

36.21 Les notes A39-WP/143 et WP/144, présentées par l'Inde, préconisent l'examen et la mise à jour de parties du Doc 9137, *Manuel des services d'aéroport*, 2^e Partie — *État de la surface des chaussées*, afin de tenir compte des nouveautés et des meilleures pratiques concernant l'enlèvement des dépôts de caoutchouc sur les pistes, et d'éliminer les incohérences dans le document. La Commission apprend que la 2^e partie du Doc 9137 sera mise à jour dans le cadre de la modernisation de l'Amendement n^o 13 de l'Annexe 14, Volume I, concernant la nouvelle formule de compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de la surface des pistes ; elle convient que les propositions de l'Inde devraient être examinées aux fins d'inclusion durant la mise à jour du Doc 9137, 2^e Partie.

36.22 La Commission se penche ensuite sur la note A39-WP/158, présentée par les Émirats arabes unis, qui rend compte des activités menées dans la région Moyen-Orient (MID) à l'appui des initiatives mondiales de l'OACI, notamment l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), les activités pour la sécurité des pistes et la participation dans les missions de formation et de soutien. La Commission prend note des activités des Émirats arabes unis et les appuie.

36.23 La Commission examine la note A39-WP/437, présentée par les États-Unis, soulignant l'importance des programmes de certification d'aérodromes internationaux, ainsi que les efforts déployés par l'OACI dans ce domaine et proposant l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation à ce sujet. La Commission prend acte de la publication récente de PANS-Aérodromes sur la question. Elle prend note des mesures proposées et apprend que l'OACI traite déjà de la certification des aérodromes en établissant des procédures pour les services de navigation aérienne et des éléments d'orientation. La Commission recommande que l'OACI soit invitée à prendre en considération le contenu de la note dans ses mises à jour futures des dispositions, ainsi que l'offre proposée par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis d'aider l'OACI dans ses efforts.

36.24 Une note d'information est présentée par le Comité aéronautique inter-États (A39-WP/122)

Mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

36.25 La Commission, saisie de la note A39-WP/341, présentée par la République dominicaine, reconnaît l'importance de définir des cibles de performance, plutôt que des cibles de mise en œuvre, aux niveaux national, régional et mondial, afin d'adopter une approche basée sur les performances dans l'établissement de stratégies nationales de mise en œuvre, comme le recommande l'OACI. La Commission convient donc qu'il est nécessaire que l'OACI définisse des objectifs de performance mondiaux pour l'édition 2019 du GANP, ainsi que des cibles de performance régionales subséquentes. La Commission constate par ailleurs l'absence de résultats de performance dans la mise en œuvre d'éléments ASBU et elle recommande que l'OACI soit invitée à utiliser les outils déjà disponibles pour suivre, recueillir, analyser et communiquer ces résultats en tenant compte de la proposition figurant dans la note et du cadre de performance du GANP.

36.26 La Commission appuie les notes A39-WP/276 et WP/278, présentées par le Japon. La note WP/276 propose de poursuivre le concept de démarche minimale décrite dans la cinquième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750). La Commission reconnaît l'importance de définir une démarche minimale faisable et accueille avec satisfaction les recommandations figurant dans la note. La note WP/278 décrit la vision à long terme du futur système de trafic aérien au Japon, dans le contexte des mesures collaboratives pour la rénovation des systèmes de trafic aérien (CARATS) favorisant une collaboration internationale, pour résoudre des problèmes techniques et renforcer les services de navigation aérienne pour les futures opérations basées sur trajectoire, dans l'alignement de la politique sur les GANP. La Commission encourage les États à collaborer dans la recherche et le déploiement de technologies pour les activités à l'appui du GANP.

36.27 La Commission, saisie de la note A39-WP/239, présentée par le Canada et les États-Unis, qui fait état de leur démarche visant à définir les mises en œuvre technologiques et de procédures propres à chaque module ASBU afin de déterminer quels sont ceux qui contribueraient aux améliorations de l'aviation nécessaires pour leurs environnements opérationnels. La Commission constate la difficulté des États à comprendre les modules ASBU et leurs composantes et accepte la proposition de définir les composantes ASBU pour en faciliter la compréhension à l'échelle mondiale. La Commission est informée que l'OACI, dans le cadre de la préparation de l'édition du GANP 2019, met au point une application basée sur le web qui mettra à jour le cadre ASBU, incluant la définition des éléments ASBU et des instruments catalyseurs, pour aider les États à élaborer des stratégies de mise en œuvre. La Commission appuie la poursuite des travaux de l'OACI concernant cette application.

36.28 La Commission examine la note A39-WP/358 Révision n° 1, également présentée par le Canada et les États-Unis, dans laquelle il est demandé que soit entérinée une méthodologie normalisée proposée pour évaluer et rendre compte de la mise en œuvre des ASBU afin de faciliter l'identification en temps opportun des défis de mise en œuvre et d'assurer une information plus précise concernant les capacités de mise en œuvre par les États et les régions de l'OACI. La Commission souligne l'importance d'une approche fondée sur les performances et la nécessité d'une méthode de prise de décisions applicable à l'échelle mondiale et fondée sur les performances en vue d'aider les États à définir des stratégies pour une mise en œuvre avantageuse du point de vue coût-efficacité des améliorations en matière de navigation aérienne. Elle convient de l'importance d'une structure de compte rendu cohérente pour suivre les progrès de groupes d'États en matière de mise en œuvre des programmes convenus afin d'appuyer leurs exigences de performance, mais demande que tout dispositif mondial de compte rendu de mise en œuvre tienne compte des modalités de compte rendu existantes. La Commission recommande que l'OACI soit chargée d'examiner la méthodologie proposée dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan mondial de navigation aérienne 2019.

36.29 Des notes d'information sont fournies par la Chine (A39-WP/405), le Honduras (A39-WP/441), la Slovaquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et d'EUROCONTROL (A39-WP/97), et de l'ASECNA (A39-WP/379).

Services de navigation aérienne (ANS)

36.30 La Commission, saisie de la note A39-WP/266 présentée par le Brésil, reconnaît que le système national du Brésil en matière de recherches et de sauvetage (SAR) a été bien préparé grâce à des exercices périodiques et encourage toutes les Administrations à réaliser périodiquement de tels exercices SAR. La Commission convient des recommandations visant à partager les connaissances acquises et à

s'attaquer aux questions SAR de manière systématique, ces recommandations étant toutes conformes aux SARP de l'Annexe 12 ainsi qu'aux orientations de l'IAMSAR.

36.31 La Commission examine la note A39-WP/452, présentée par la Fédération de Russie, qui contient des informations sur l'état actuel de la constellation GNSS du GLONASS russe et aborde des questions liées au contrôle réglementaire international de l'utilisation de constellations GNSS multiples. La Commission convient de recommander que la question soit renvoyée au Conseil pour complément d'examen.

36.32 La Commission examine la note A39-WP/118, présentée par l'IATA, l'IAOPA, l'IBAC, l'IFALPA et l'IFATCA, dans laquelle est examinée l'incidence sur les vols et les opérations ATM des interférences nuisibles affectant le GNSS. La Commission reconnaît le bien-fondé des préoccupations formulées dans la note, en particulier à la lumière du rôle critique du GNSS pour ce qui est d'appuyer la navigation fondée sur les performances (PBN) et la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). La Commission note aussi que des éléments indicatifs OACI sur l'atténuation des interférences nuisibles affectant le GNSS sont actuellement disponibles dans le *Manuel sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9849), et elle recommande que la note A39-WP/118 soit renvoyée à un groupe de travail compétent pour information et examen par des experts.

36.33 La Commission examine la note A39-WP/243 Révision n° 2, présentée par la Thaïlande au nom de l'Australie, de la Chine, de l'Indonésie, de la Malaisie, des Philippines, de la République démocratique populaire Lao, de Singapour et de la Thaïlande, ainsi que de la CANSO et de l'IATA, qui présente en détail les efforts de collaboration des États de la région Asie-Pacifique pour la mise en œuvre du Réseau de gestion des flux de trafic aérien (AFTM) multimodal distribué. La Commission convient que ce réseau est l'une des solutions pour mettre en œuvre une AFTM transfrontalière et que le concept devrait être examiné lors de l'examen du *Manuel sur une gestion collaborative des flux de trafic aérien* (Doc 9971).

36.34 La Commission examine la note A39-WP/245, présentée par Singapour et appuyée par la CANSO et l'IATA, qui met en lumière la nécessité d'une intégration renforcée entre les services MET et ATM, et demande qu'il y ait une collaboration plus étroite et des innovations conjointes de la part des autorités MET et des ANSP. La Commission convient que les États devraient envisager d'adopter le cadre proposé d'intégration des services MET et ATM au niveau national et que l'OACI et l'OMM devraient continuer d'assurer l'orientation stratégique de l'intégration de ces services.

36.35 Des notes d'information sont fournies par la Chine (A39-WP/400, A39-WP/401, A39-WP/402, A39-WP/403, A39-WP/404, A39-WP/405 et A39-WP/409), par le Soudan (A39-WP/391 Révision n° 1), par la Fédération de Russie (A39-WP/344 et A39-WP/345), par la Slovaquie au nom de l'UE et de la CEAC, et par EUROCONTROL (A39-WP/89), par l'ASECNA (A39-WP/384) et par le Comité aéronautique inter-États (CAI) (A39-WP/390).

Questions émergentes

36.36 La Commission examine la note A39-WP/99 Révision n° 1, présentée par les États-Unis et par la Slovaquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL, qui met en lumière la nécessité d'efforts supplémentaires pour accroître l'information à l'échelle internationale en ce qui concerne les cyber-menaces et les vulnérabilités en aviation, et qui fait valoir que les États devraient envisager

d'élaborer des lignes directrices pour gérer les cyber-menaces et les vulnérabilités actuelles et futures. La Commission examine aussi la note A39-WP/236 Révision n° 1, présentée par l'ICCAIA, qui prend acte de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et des travaux en cours au sein du Groupe de haut niveaux de l'industrie, et demande à l'OACI d'instituer un groupe d'experts pour diriger et coordonner les travaux en matière de cyber-sûreté, de cyber-sécurité et de cyber-résilience.

36.37 La Commission note que les mesures prévues aux alinéas a) et c) de la note A39-WP/99 Révision n° 1, ont été examinées au titre du point 16 de l'ordre du jour (Sûreté de l'aviation-Politique). Concernant les alinéas b) et d), la Commission convient de la nécessité d'accroître la promotion et l'information en ce qui concerne les cyber-menaces et les vulnérabilités, et en particulier, la nécessité de prendre en compte la cyber-résilience au niveau organisationnel grâce à des systèmes de gestion de la sécurité, ainsi qu'au niveau national dans des programmes de sécurité nationaux, et, le cas échéant, des programmes régionaux de sécurité de l'aviation. La Commission convient de plus de recommander que l'OACI élabore des dispositions pour gérer les cyber-menaces et les vulnérabilités actuelles et futures. Concernant l'alinéa e) de la note en question, qui est appuyée par la note A39-WP/236 Révision n° 1, la Commission insiste pour recommander que l'OACI prenne la question en main et cherche à réaliser un plan de travail et une structure de pilotage complets en matière de cyber-sûreté, de cyber-sécurité et de cyber-résilience, en collaboration avec toutes les parties prenantes compétentes.

36.38 La Commission examine la note A39-WP/194, présentée par la CANSO, sur le Projet Loon, et elle note que l'OACI a lancé des travaux pour le renforcement des normes actuelles concernant les ballons libres inhabités, lesquelles devraient faciliter ce type de vols. Il est noté que cette note a aussi été examinée au titre du point 29 de l'ordre du jour intitulé Programme 2030 des Nations Unies – Objectifs de développement durable.

36.39 Des notes d'information sont fournies par la Chine (A39-WP/406 et A39-WP/407), les États-Unis (A39-WP/337) et l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA) (A39-WP/370).