



A40-WP/634
P/61
2/10/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 26 DE L'ORDRE DU JOUR

Le rapport ci-joint sur le point 26 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif.

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

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Espace commercial

26.1 La note A40-WP/15 présentée par le Conseil contient un survol de l'émergence du transport spatial commercial (CST) et du chevauchement de ce secteur avec celui du transport aérien existant. Si les vols CST ne sont pas encore monnaie courante, le Comité estime qu'il est important d'en suivre le développement car il pourrait devenir régulier au cours de la prochaine décennie. Le Comité prend acte des travaux déjà entrepris par l'OACI, qui sont décrits dans la note A40-WP/15, et convient que le nombre d'opérations augmente, de même que l'incidence de ces opérations sur l'aviation civile internationale. Il est noté que les activités dont il est question dans la note A40-WP/15 dépendront des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou en provenance de contributions extrabudgétaires.

26.2 Le Comité convient que la résolution proposée, contenue dans la note A40-WP/15, devrait être amendée pour refléter la nécessité pour l'OACI de se coordonner avec le système des Nations Unies, en particulier avec le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (UNOOSA) et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS), et que les mesures prises par le Secrétariat devraient être coordonnées avec ces deux organismes. La résolution est amendée comme suit :

Résolution 26/xx : Transport spatial commercial (CST)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que l'OACI a notamment pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que l'Organisation « [...] adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne »,

Considérant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a examiné les aspects techniques du transport spatial commercial (CST), en particulier l'intersection de ce secteur avec celui de l'aviation, et que le Conseil a entériné la Recommandation d'AN-Conf/13 sur le CST,

Reconnaissant le rapport d'interdépendance entre les principes du droit aérien international et ceux du droit spatial international en ce qui concerne les vols de transport spatial commercial,

Reconnaissant la pertinence du mandat de l'OACI en ce qui concerne la prise en charge des vols de transport spatial international dans l'espace aérien ; l'utilisation conjointe des infrastructures ; la coimplantation de spatioports avec des aéroports ; l'utilisation d'aéronefs comme lanceurs ; et les phases de vol des véhicules spatiaux qui font appel à l'interaction avec l'atmosphère pour la portance,

1. *Réaffirme* le rôle de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur des questions concernant l'intersection du secteur du transport spatial commercial avec celui de l'aviation civile internationale ;

2. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de consulter les États sur le rôle de l'OACI et de poursuivre la coordination avec les États, les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, le secteur privé, les milieux universitaires et les entités compétentes du système des Nations Unies afin de suivre le progrès et l'évolution du transport spatial commercial et de s'occuper des questions émergentes, y compris les incidences sur l'exploitation de l'aviation civile internationale.

26.3 Le Comité examine la note A40-WP/126 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui examine les préoccupations concernant l'incidence continue des activités spatiales commerciales sur l'accès à l'espace aérien ainsi que la demande d'officialiser la mise au point de dispositions pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé. Le Comité note que ces questions ont déjà été examinées durant la 13^e Conférence de navigation aérienne et que celle-ci a conclu que pour l'instant aucun État membre de l'OACI n'a de dispositions mûres qui pourraient servir de base à l'élaboration de telles dispositions. Cependant, l'AN-Conf/13 a encouragé les États à partager toutes pratiques pertinentes concernant le chevauchement entre opérations spatiales et opérations aéronautiques de façon que le plus haut degré possible de sécurité soit préservé. Le Comité convient de la position de la 13^e Conférence de navigation aérienne.

Innovation

26.4 La note A40-WP/14, présentée par le Conseil, reconnaît que le secteur de l'industrie aéronautique voit apparaître à un rythme rapide de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'exploitation. Ces innovations sont susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'accessibilité de l'aviation dans le monde et de la rendre plus abordable. Elles peuvent aussi mener à des processus réglementaires plus efficaces et rationalisés dans le secteur aéronautique. Il est par conséquent essentiel que l'aviation civile internationale prenne les mesures opportunes pour assurer le suivi de ces faits nouveaux et les évaluer de façon à pouvoir tirer parti de leurs avantages potentiels, et ce d'une manière qui permet à l'OACI de ne laisser aucun pays de côté dès le départ. Le Comité convient de l'évaluation contenue dans la note A40-WP/14. Il note que le budget de l'Organisation est limité et constitue une contrainte significative pour ce qui est de sa capacité de suivre le rythme de ces innovations. Le Comité convient qu'il est nécessaire de réaliser une évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

26.5 Le Comité examine la note A40-WP/113, présentée par la France, l'Italie et la Suède, et constate que le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public et que les États et l'Organisation ont de plus en plus de difficultés à suivre l'accélération du rythme de ces évolutions. Il recommande une association plus étroite avec l'industrie aéronautique, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau stratégique, ce qui pourrait permettre aux États et à l'OACI de réagir de manière plus rapide.

26.6 Le Comité partage l'esprit de la note qui veut qu'une plus étroite association avec l'industrie au niveau des dirigeants exécutifs pourrait en effet avoir des effets positifs pour l'Organisation ; cependant, il note qu'il serait nécessaire d'établir clairement le mandat d'un tel engagement et qu'il convient d'étudier la question de façon plus approfondie. Dans ce contexte, le Comité n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée tel qu'il est rédigé. Le Comité convient toutefois que le dialogue entre l'industrie et l'OACI devrait être intensifié et que le Conseil devrait être chargé de s'occuper de cette question. Cela étant, le Comité convient d'ajouter un paragraphe au dispositif du projet de résolution contenu dans la note A40-WP/14.

Résolution 26/xx : Innovation en aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la Convention stipule que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne,

Considérant que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels qu'elle apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,

Reconnaissant que les dispositions de l'OACI s'appliquent à tous les utilisateurs de l'espace aérien civil, et que l'absence des activités de nature normative à l'échelle mondiale est susceptible d'entraver la mise au point de solutions technologiques innovantes et d'empêcher la concrétisation de leurs avantages en aviation ; et à cet égard, l'OACI peut tirer profit des interactions avec l'industrie pour recenser les avancées technologiques les plus récentes et les intégrer en temps voulu,

Reconnaissant que la cadence et la nature des innovations imposent aux organismes chargés de la réglementation aux niveaux national, régional et mondial de recourir aux nouvelles méthodologies qui facilitent l'évaluation et la mesure en temps voulu des avancées technologiques,

1. *Invite instamment* tous les États membres qui ont de l'expérience dans la facilitation de l'introduction de l'innovation en aviation civile et qui ont modifié leurs méthodes de réglementation afin de mieux évaluer et mesurer l'application de telles innovations à partager leur expérience avec d'autres États, à travers l'OACI ;

2. *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer des politiques de haut niveau pour donner suite aux résultats de l'évaluation susmentionnée en s'appuyant sur les conclusions de l'évaluation à réaliser conformément au paragraphe 2 du dispositif, et ensuite, s'il le juge approprié et nécessaire, instaurer un cadre qui contribuera à veiller à l'élaboration opportune de politiques et de normes mondiales d'appui à l'amélioration continue de la sécurité, de l'efficacité, de la sûreté, de la facilitation, et de la performance économique et environnementale ;

4. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation ;

5. *Charge* le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation.

26.7 La note A40-WP/383, présentée par la République dominicaine, traite du potentiel qu'offre le concept de logiciel libre et ouvert (LLO) pour l'élaboration du système mondial de navigation aérienne, et de l'importance pour l'OACI d'envisager des partenariats avec les fondations pour le logiciel libre, ainsi qu'avec d'autres intervenants dans ce secteur, afin de faciliter ce processus. Le Comité note l'importance du concept de LLO au sein de la communauté de l'innovation et estime que celui-ci pourrait faire partie des demandes de l'Assemblée présentées au Conseil pour examen.

26.8 Le Comité examine la note A40-WP/320 présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République démocratique populaire Lao, le Royaume-Uni, le Samoa, Trinité-et-Tobago et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), qui rend compte du 7^e Forum mondial des administrateurs généraux de l'aviation civile (WCACEF/7), tenu à Singapour en 2019, lequel s'est penché sur la démarche à suivre pour l'adoption de la technologie en aviation. Avec la participation de 115 dirigeants en aviation internationale de 75 États et de 14 organisations internationales, dont 27 représentants auprès du Conseil, le Forum est convenu de la nécessité d'utiliser le levier de la technologie pour faire progresser l'aviation, en particulier dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Les délégués ont également reconnu les défis qui les attendent, face au rythme accéléré de l'évolution technologique, qui appelle des partenariats coopératifs pour récolter des avantages optimaux pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation. Le Forum a affirmé la nécessité d'une collaboration à long terme entre les partenaires et les acteurs intéressés afin d'optimiser l'écosystème de l'aviation, et il a réitéré l'importance du cadre de principes et de politiques de longue date de l'OACI pour promouvoir et intégrer les progrès de la technologie. Le Comité accueille favorablement la note A40-WP/320 et prend acte des mesures qui y sont proposées. Il convient que le contenu de la note devrait être examiné par le Conseil lors de son évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

26.9 Le Comité examine la note A40-WP/342, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui signale la croissance attendue du secteur des systèmes d'aéronefs non habités (UAS), et demande que l'OACI envisage de créer un cadre grâce auquel il pourra travailler en collaboration avec l'industrie à l'élaboration de dispositions concernant les nouveaux venus dans l'espace aérien. Le Comité note que cette décision cadre bien avec les résultats de la

13^e Conférence de navigation aérienne ainsi qu'avec la note A40-WP/14 présentée par le Conseil. Il convient que les UAS pourraient constituer un élément clé de l'évaluation que l'Assemblée communiquera au Conseil pour examen.

26.10 Le Comité examine la note A40-WP/268, présentée par l'ICCAIA et la CANSO concernant l'intelligence artificielle et la numérisation dans l'aviation, de même que la note A40-WP/327 sur les nouveaux concepts opérationnels impliquant des systèmes autonomes, la note A40-WP/317 sur le vol en formation automatisé et la note A40-WP/459 sur l'innovation dans l'aviation, présentée par l'ICCAIA. Ces quatre notes offrent un survol des diverses utilisations opérationnelles émergentes et potentielles de leurs sujets respectifs et demandent que l'OACI étudie des options pour permettre à l'industrie et aux autres parties prenantes de répondre à la demande de nouvelles dispositions à l'appui de ces éléments. Le Comité prend acte du contenu des notes et de la profondeur et de l'ampleur des travaux techniques encore nécessaires pour élaborer de telles normes et pratiques recommandées (SARP). Il note de plus que le Comité juridique s'occupe déjà d'une étude sur les RPAS et que les parties intéressées pourraient envisager de présenter une note à la prochaine session du Comité juridique sur la question des incidences juridiques de l'autonomie en vol.

26.11 Le Comité examine la note A40-WP/292, présentée par les Émirats arabes unis, qui décrit les défis liés à l'élaboration de dispositions réglementaires pour permettre les opérations de mobilité urbaine aérienne. Dans cette note, il est demandé à l'OACI d'accorder la priorité aux travaux sur cette question, notamment pour l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs, et d'élaborer des processus connexes. Le Comité convient que les renseignements contenus dans cette note seront examinés par le Conseil lors de son évaluation de ses procédures ainsi que dans ses processus établis pour l'élaboration des priorités dans son programme des travaux.

26.12 Le Comité note qu'aucun financement n'est prévu pour toutes les activités réunies sous le thème de l'innovation et qu'elles ne peuvent être entreprises sans ressources supplémentaires. Le Comité recommande que les propositions formulées soient examinées en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires. À cet égard, le Comité encourage aussi l'OACI à envisager de nouvelles méthodes pour permettre à l'Organisation d'accéder à d'autres ressources budgétaires et compétences.

Coopération régionale

26.13 Le Comité examine la note A40-WP/136, présentée par le Qatar, qui reconnaît la nécessité d'assurer une meilleure harmonisation et une meilleure cohérence entre les zones géographiques définies comme régions de l'OACI, en ce qui a trait aux réglementations nationales, aux prescriptions et aux procédures opérationnelles fondées sur les normes et les pratiques recommandées (SARP). Il est proposé que l'OACI examine la politique existante de coopération régionale initialement élaborée voici une décennie, en tenant compte du fait que les organisations régionales et les organes régionaux de l'aviation civile existants peuvent couvrir des États appartenant à deux ou plusieurs bureaux régionaux et ont été créés sur la base d'une communauté de culture, d'histoire et de langue. Le Comité convient que pour garantir une meilleure coopération entre l'OACI et les organisations régionales, ainsi qu'avec les organes régionaux de l'aviation civile, l'Organisation devrait examiner la politique existante de coopération régionale initialement élaborée voici bientôt une décennie.

26.14 Le Comité prend acte de la note d'information WP/424 présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile concernant la coopération technique avec l'Organisation de l'aviation civile et les organismes internationaux et régionaux de l'aviation civile.

Pandémies, événements de santé publique et désinfection des aéronefs

26.15 Le Comité prend acte du fait que la note A40-WP/5, présentée par le Conseil, concernant le rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle a déjà été examiné au titre du Point 14 de l'ordre du jour intitulé Programmes de facilitation.

26.16 Le Comité examine la note A40-WP/132, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui demande la collaboration de toutes les parties pour la préparation et la réaction aux pandémies et aux urgences de santé publique, notamment de la part des États qui adoptent les applications de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) durant ces événements. Elle demande de plus que le Conseil poursuive son travail en collaboration avec les parties internationales et développe davantage le projet d'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). Le Comité appuie les propositions de l'IATA, reconnaît que plusieurs initiatives sont en place pour s'attaquer aux questions soulevées dans la note et prie instamment les États de collaborer au titre du CAPSCA et avec l'OMS. Le Comité convient que l'OACI devrait développer davantage le projet de CAPSCA, sous réserve des priorités existantes financées grâce au budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

26.17 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/546 présentée par le Canada et de la note d'information A40-WP/90 présentée par l'IAC.

Questions diverses

26.18 Le Comité examine la note A40-WP/318, présentée par l'Indonésie, qui invite l'Assemblée à charger l'OACI d'examiner les dispositions concernant les aéroports et à identifier et à élaborer des dispositions pour appuyer les procédures opérationnelles des aéroports en cas de catastrophes. Le Comité note les efforts de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Indonésie, entrepris en collaboration avec d'autres agences nationales et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en matière de préparation des aéroports en cas de catastrophes naturelles, et il reconnaît que les Annexes de l'OACI contiennent des SARP relatives à la planification et à la réaction en cas d'urgence et en ce qui concerne les formalités de contrôles frontaliers pour les vols de secours à la suite de catastrophes naturelles ou dues à des activités humaines. Cependant, le Comité note que les dispositions actuelles sont principalement limitées à la préparation d'un aéroport pour faire face à une urgence qui survient à l'aéroport même ou à proximité. Le Comité note aussi que l'OACI et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) des Nations Unies coprésident un groupe de parties prenantes de l'aviation et du domaine humanitaire en vue de veiller à ce que l'on dispose d'orientations et d'outils pertinents pour assurer en temps opportun une assistance aéroportée coordonnée après une catastrophe naturelle. Le Comité recommande que le Conseil examine cette proposition en tenant compte des priorités existantes financées grâce au budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

26.19 Le Comité soutient les préoccupations formulées dans la note A40-WP/442 concernant les difficultés que certains États membres peuvent rencontrer pour obtenir des visas d'entrée afin de participer à des réunions de l'OACI au siège, dans les bureaux régionaux mais aussi dans d'autres États. En ce qui concerne les réunions organisées au siège, le Comité est informé que ces préoccupations ont immédiatement été portées à l'attention des autorités canadiennes dès réception de la note A40-WP/442, et que les autorités canadiennes, en coordination avec les autorités compétentes en matière d'immigration, se sont engagés à faciliter davantage la délivrance de visas d'entrée appropriés aux délégués à des réunions de l'OACI. La délégation canadienne a réitéré que tous les efforts possibles seraient faits pour la délivrance en temps opportun de visas d'entrée des délégués dûment désignés, sous réserve d'une coordination en temps opportun avec l'OACI. La même facilitation sera assurée par le Secrétariat aux délégués à des réunions de l'OACI qui se tiennent dans les États hôtes des bureaux régionaux de l'Organisation ainsi que dans d'autres États, à la condition que des demandes officielles de soutien pour l'obtention d'un visa soient reçues par le Secrétariat au bureau régional de l'OACI, en veillant à assurer une coordination avec le siège, si nécessaire.

26.20 Le Comité examine la note A40-WP/135, présentée par le Qatar, qui insiste sur l'utilité des plans mondiaux de l'OACI et des feuilles de route connexes, établis dans le Plan d'activités actuel de l'OACI et ses versions futures, pour appuyer la réalisation des cinq objectifs stratégiques. La note demande que soient élaborés des plans mondiaux à l'appui de tous les objectifs stratégiques de l'OACI ; il s'agirait d'élaborer de nouveaux plans mondiaux pour appuyer les objectifs Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement, et leur cohérence avec les trois plans mondiaux existants. La note souligne l'importance de l'établissement d'un lien entre ces plans mondiaux et le Plan d'activités de l'OACI. Le Comité note que l'éventuelle élaboration de plans mondiaux pour les objectifs stratégiques Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement ont été examinés par le Conseil (voir la note A40-WP/22-EC/7 concernant un éventuel Plan mondial de transport aérien) et qu'il faudrait que le Conseil poursuive l'examen de cette question.

26.21 Le Comité examine la note A40-WP/167, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui contient une proposition concernant une journée internationale des équipages de cabine comme moyen de reconnaître et de promouvoir le rôle critique en matière de sécurité des membres d'équipage de cabine en aviation et comme moyen d'attirer et de retenir la prochaine génération d'équipage de cabine. La note propose la date existante du 31 mai comme journée internationale des équipages de cabine, cette date faisant déjà l'objet d'une célébration par de nombreux États, organisations internationale et exploitants. À cet égard, le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/500 concernant la journée internationale des victimes d'accidents aériens. Étant donné la demande de plusieurs journées internationales concernant l'aviation, le Comité recommande que le Conseil évalue ces demandes de façon holistique et rende compte à la prochaine session de l'Assemblée.

26.22 Le Comité prend acte des notes d'information A40-WP/541 présentée par l'Arabie saoudite, A40-WP/480 présentée par l'ACI, A40-WP/483 présentée par le Belize, le Costa Rica, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua et le Salvador, tous membres de la COCESNA, A40-WP/500 présentée par le Groupe des familles de victimes d'accidents aériens, et A40-WP/501 présentée par l'ITF.