



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités

MISE EN PLACE D'UNE PLATEFORME MONDIALE D'ÉCHANGE D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par le Cameroun et coparrainée par le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États parties à la Convention de Chicago ont l'obligation de fournir des infrastructures et des équipements de navigation aérienne, conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, afin de garantir un transport aérien sûr et sécurisé.

Toutefois, de nombreux États rencontrent des difficultés financières pour acquérir des équipements essentiels tels que les équipements CNS, d'assistance météorologique à navigation aérienne, d'aérodrome ou d'inspection/filtrage de sûreté. Ces contraintes compromettent leurs capacités à se conformer aux SARP et à remplir leurs obligations internationales.

Dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) lancée en 2014 par l'OACI pour soutenir les États dans la mise en œuvre effective des SARP, diverses actions ont été déjà menées. Dans la continuité de cette initiative et pour pallier les difficultés d'acquisition d'équipements essentiels, la mise en place d'une plateforme mondiale d'échange d'équipements de sécurité et de sûreté de l'aviation civile est proposée. Cette plateforme faciliterait les échanges entre organismes souhaitant céder ou acquérir des équipements, offrant ainsi une solution concrète aux États dans le besoin pour améliorer leur conformité aux SARP et renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître les avantages d'une plateforme mondiale d'échange d'équipements de sécurité et de sûreté pour renforcer la conformité aux SARP ;
- b) demander à l'OACI de soutenir la mise en place cette plateforme ;
- c) d'encourager les États, les organisations régionales et internationales, ainsi que les partenaires, à contribuer à la mise en œuvre de cette plateforme.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants *Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous et Aucun pays laissé de côté.*

¹ Versions française et anglaise fournies par le Cameroun.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2026-2028 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A39-23, Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) A40-WP/49, Rapport sur l'initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) de l'OACI A40-WP/107, Soutien à l'initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 Chaque État partie à la Convention de Chicago s'est engagé, en vertu de son article 28, à : « ... fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention... ».

1.2 De même, conformément à l'article 37 de la Convention, les États parties se sont engagés à : « ... prêter [leur] concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs [...] au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne... ».

1.3 Malgré ces engagements, les rapports d'audits USOAP et USAP, de groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et ceux de divers programmes de l'industrie révèlent que de nombreux États peinent encore à se doter et/ou maintenir des infrastructures et équipements de base nécessaires pour l'exploitation. Cette insuffisance les empêche de remplir leurs obligations et de se conformer pleinement aux SARP de l'OACI. Il s'agit de manière non exhaustive d'équipements CNS, d'assistance météorologique à navigation aérienne, d'aérodrome, d'inspection/filtrage de sûreté.

1.4 Les principaux obstacles à l'acquisition de ces équipements sont généralement le manque de financement et les difficultés d'accès aux fabricants. L'absence de pièces de rechange auprès des fabricants peut également expliquer les difficultés à maintenir certains équipements en état de fonctionnement.

1.5 Trouver des solutions adaptées à ce problème permettrait d'améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, tout en renforçant la position du transport aérien comme le mode de déplacement le plus sûr au monde.

2. ANALYSE

2.1 Lors de sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A39-23 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Cette initiative vise à appuyer les États dans la mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et des programmes de l'OACI d'une manière harmonisée à l'échelle mondiale, à faciliter la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et des préoccupations significatives de sûreté (SSeC), et à promouvoir et à mettre en œuvre toutes les activités d'assistance et de coopération techniques de l'Organisation.

2.2 Dans le cadre des activités de l'OACI, les objectifs de l'initiative NCLB ont été principalement mis en œuvre à travers la promotion des avantages de l'aviation pour les États dans les hautes sphères des gouvernements, la facilitation et la mise en œuvre des initiatives de renforcement des capacités, ainsi que l'établissement et le renforcement des partenariats.

2.3 Si ces activités ont permis d'obtenir des résultats probants pour appuyer un système de transport aérien sûr et sécurisé, d'autres activités de portée mondiale peuvent être initiées pour répondre au défi d'acquisition d'équipements mentionné au paragraphe 1.3. Il s'agit en l'occurrence de la mise en place d'une plateforme mondiale d'échange d'équipements de sécurité et sûreté de l'aviation civile.

2.4 Basé sur le modèle d'une « marketplace » en ligne, l'objectif d'une telle plateforme serait de mettre en relation des organismes disposés à céder des équipements, à titre gracieux ou onéreux, et des organismes désireux d'en acquérir pour leurs besoins d'exploitation.

2.5 En effet, un organisme peut décider de décommissionner certains équipements qui sont encore en bon état de fonctionnement pour différentes raisons : amélioration des performances opérationnelles, conformité à une nouvelle réglementation, évolution des besoins du marché, évolutions technologiques, etc. Ces équipements pourraient intéresser un organisme situé dans un autre État à adresser des problèmes opérationnels et de conformité avec les SARP. D'où l'idée de la mise en œuvre d'une plateforme permettant de les mettre en relation.

2.6 La plateforme serait ouverte aux organisations comprenant, sans s'y limiter : les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes, les organismes de mise en œuvre des mesures de sûreté, les organismes gestionnaires du patrimoine aéronautique dans les États membres ou à tout autre organisme compétent pour l'acquisition et/ou la cession d'équipements.

2.7 Ses principales fonctionnalités incluraient notamment :

- a) l'enregistrement et la gestion des comptes d'utilisateurs pour les propriétaires et les acquéreurs d'équipements ;
- b) la mise en ligne d'équipements cédés ou vendus, y compris tout renseignement pertinent : caractéristiques, état de l'équipement, prix unitaire, nombre de pièces disponibles, etc. ;
- c) l'expression de besoin d'acquisition d'un équipement ;
- d) la consultation des équipements mis en ligne et des besoins exprimés ;
- e) la réalisation de commandes, avec paiement en ligne le cas échéant ;
- f) l'évaluation des utilisateurs de la plateforme et des équipements objet de transactions.

2.8 Le concept de cette plateforme a été présenté par le Cameroun lors des expositions en marge de la dernière édition de l'AFI Week, tenue à Victoria Falls, au Zimbabwe, en mai 2025. Les premiers retours, très encourageants, ont confirmé la pertinence et le potentiel d'une mise en œuvre à l'échelle mondiale. Le lien suivant permet de visualiser le concept : <https://dfo.equip4safety.org/>.

2.9 L'extension de ce concept à l'échelle mondiale favoriserait le développement des outils et services spécialisés en appui à l'initiative NCLB. Avec le soutien de l'OACI, des États, des organisations internationales et d'autres partenaires, le concept pourrait davantage être affiné, en particulier les

spécifications techniques et le cadre de gouvernance, afin de garantir l'efficacité et la pérennité de cette plateforme. Le Cameroun est prêt à collaborer avec les parties prenantes intéressées afin de finaliser le développement et de faciliter le déploiement de la plateforme.

3. **CONCLUSION**

3.1 La mise en place d'une plateforme mondiale d'échange d'équipements de sécurité et de sûreté représente une solution pragmatique pour aider les États à surmonter les obstacles liés à l'acquisition d'équipements nécessaires à la conformité de leurs opérations avec les SARP.

3.2 Pour assurer le succès de cette initiative, la participation active de l'OACI et celle des pays développés est essentielle pour garantir un accès équitable aux équipements et promouvoir une économie circulaire, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

— FIN —