



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

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

**RAPPORT SUR LES RÉSULTATS DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU  
SUR LA SÉCURITÉ (HLSC 2015) ET LES QUESTIONS ÉMERGENTES**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note expose les résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015) dont l'OACI a été chargée de rendre compte à l'Assemblée ainsi que de questions émergentes supplémentaires. Elle souligne aussi les avantages de tenir une conférence de haut niveau avant chaque session de l'Assemblée de manière à fournir des contributions en temps utile au processus d'approbation du budget.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à noter les résultats de la HLSC 2015 qui doivent être présentés à l'Assemblée ;
- b) à noter les avantages de tenir une conférence de haut niveau suffisamment de temps avant une session de l'Assemblée pour que les résultats puissent être pris en compte dans le contexte de toutes les autres exigences qui interviennent dans l'approbation du budget du prochain triennat ;
- c) à envisager les conférences de haut niveau comme moyen formel de recommander des contributions à des travaux techniques supplémentaires à effectuer par l'OACI pour être pris en compte lors du processus d'examen et d'approbation du budget.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sécurité et Développement durable du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les propositions de travaux techniques à hiérarchiser et à examiner bien avant chaque session de l'Assemblée éclaireraient davantage le processus d'approbation du budget.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10046, <i>Rapport de la Deuxième conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)</i>

## 1. CONTEXTE

1.1 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015) s'est tenue au siège de l'OACI du 2 au 5 février 2015. Elle a réuni 714 participants de 120 États membres et des observateurs représentant 35 organisations internationales.

1.2 La conférence a approuvé 57 recommandations auxquelles tous les intéressés doivent donner suite, qui figurent dans la *Déclaration de Montréal sur la planification pour améliorer la sécurité de l'aviation*, publiée dans le *Rapport de la Deuxième conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)* (Doc 10046)<sup>1</sup>.

1.3 La plupart des recommandations s'adressent à l'OACI, neuf sont spécifiquement adressées aux États et sept aux multiples parties prenantes, ce qui révèle la nécessité d'un effort de collaboration. Parmi les parties prenantes figuraient les États, les organisations internationales, l'industrie, les institutions financières, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et d'autres partenaires du domaine de la sécurité de l'aviation.

1.4 Dans le Supplément n° 1 du Rapport de la HLSC 2015 figuraient des propositions de suite à donner à chacune des recommandations<sup>2</sup>. Bien que le Conseil ait approuvé toutes les recommandations de la conférence, certaines d'entre elles n'ont pas été prises en compte dans le budget actuel étant donné que la suite à donner comportait l'indication « sous réserve de sa prise en compte dans le contexte de toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019 ». Les ressources nécessaires pour répondre à chacune de ces recommandations ont été déterminées et le programme des travaux a été révisé pour réévaluer les priorités à prendre en considération en préparation de l'exercice budgétaire avant la session de l'Assemblée.

## 2. ANALYSE

2.1 Pendant la conférence, les questions de sécurité émergentes qui suivent ont été étudiées au titre du point 1.2 de l'ordre du jour : suivi mondial des vols, risques pesant sur l'aviation civile dans les zones de conflit, conditions météorologiques extrêmes, coopération civilo-militaire, et questions de santé publique. Les recommandations de la conférence concernant les questions de sécurité émergentes, la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et les systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) préconisaient que l'OACI rende compte des progrès accomplis à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. De plus, plusieurs recommandations ont été émises pour informer de la mise à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (se référer à A39-WP/xx) présenté à l'Assemblée pour approbation. Le tableau récapitulatif figurant en Appendice A résume ces recommandations, ainsi que les progrès réalisés, pour y donner suite jusqu'en juin 2016.

2.2 Une des recommandations de la conférence préconise que l'OACI encourage les États et l'Union internationale des télécommunications (UIT) à examiner, à la Conférence mondiale des radiocommunications en 2015 (CMR-15), les exigences en matière d'attribution des fréquences, en vue d'assurer de toute urgence les attributions du spectre de fréquences nécessaires à la surveillance mondiale par les services de la circulation aérienne. Conformément à la recommandation, l'OACI a inclus dans sa position présentée à la CMR-15 une exigence de nouvelle allocation de fréquences pour la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), permettant le suivi mondial des aéronefs, ainsi qu'une autre demande de spectre visant à répondre à tout besoin supplémentaire à l'appui du Système

---

1 Le *Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)* (Doc 10046) peut être consulté à l'adresse : <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/default.aspx>

2 Le Supplément n° 1 du *Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)* (Doc 10046) peut être consulté à l'adresse : <https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc10046.aspx>

mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) à étudier lors de la prochaine CMR de l'UIT, qui se tiendra en 2019. À la CMR-15, un grand nombre d'États ont pleinement appuyé la position de l'OACI, ayant à l'esprit la recommandation de la HSLC 2015. Par conséquent, la décision finale de la CMR-15 a pleinement répondu à toutes les exigences de l'OACI, fournissant ainsi une base solide pour l'évolution actuelle et future du suivi mondial des vols.

2.3 La conférence a brièvement abordé les systèmes de gestion du risque de fatigue (FRMS) avec une recommandation aux États visant à encourager les exploitants à appliquer efficacement les processus de gestion de la sécurité avant de mettre en œuvre les FRMS. Durant les discussions sur les approches de gestion de la fatigue, au cours du Symposium sur l'aviation tenu les 5 et 6 avril 2016, l'OACI a mis en évidence les implications des nouveaux amendements relatifs à la gestion de la fatigue apportés à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, et à inviter l'ensemble de la communauté de l'aviation à examiner les progrès accomplis et les défis rencontrés dans la mise en œuvre d'approches prescriptives et FRMS pour la gestion de la fatigue dans les divers secteurs de l'industrie aéronautique. Cet événement a également été l'occasion de communiquer le jeu complet de manuels de l'OACI sur les éléments d'orientation en matière de gestion de la fatigue, y compris les nouveaux guides de gestion de la fatigue pour les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les exploitants de l'aviation générale, ainsi que des secondes éditions du Doc 9966 *Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches* (Manuel de gestion des approches de gestion de la fatigue) et le *Fatigue Management Guide for Airline Operators* (Gestion de la fatigue à l'usage des exploitants de lignes aériennes).

2.4 L'OACI a également accompli certains progrès dans sa réponse aux questions de sécurité émergentes supplémentaires qui n'avaient pas été étudiées par la HLSC 2015, notamment en ce qui concerne la cybersécurité et les risques de sécurité liés au transport de piles au lithium.

2.5 La cybersécurité devient une grave préoccupation au sein de la communauté de l'aviation et l'OACI a reçu des recommandations de haut niveau pour faire face au nombre croissant de cas de cybermenaces. Le programme général des travaux de l'Organisation dans ce domaine est traité dans le cadre du portefeuille OACI de sûreté de l'aviation. Des travaux sont en cours, en collaboration avec les partenaires de l'industrie, pour élaborer à l'échelle du secteur des réponses à diverses menaces. La note A39-WP/xx concernant le point 16 de l'ordre du jour (Comité exécutif) est consacrée à ce sujet.

2.6 Dans le domaine technique de la navigation aérienne, il n'y a pas de distinction parmi les cybermenaces entre les interventions illicites et les erreurs involontaires, où l'on pourrait parler plus précisément de cybersécurité. À cet égard, les aspects liés à la navigabilité et les futurs systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) sont tous deux menacés et, dans ces deux domaines, un certain nombre d'États travaillent avec leurs constructeurs et industries du programme d'amélioration de l'ATM pour recommander à l'OACI un programme de travail qui répondrait aux besoins internationaux des États et de l'industrie. L'Organisation s'attend à recevoir des recommandations initiales au quatrième trimestre de 2016.

2.7 L'OACI reste préoccupée par les risques que suscite le transport de piles au lithium comme fret aérien. Reconnaissant que ces dernières sont indispensables à la vie quotidienne et essentielles pour des applications industrielles, médicales et militaires, la possibilité que des piles abîmées ou défectueuses prennent feu et libèrent des gaz créant une atmosphère explosive représente des risques importants pour l'aéronef pendant le transport. Bien que des milliards de piles soient transportées chaque année en toute sécurité, on a enregistré de nombreux incidents et trois accidents d'avions-cargo, dont deux mortels, causés par des piles au lithium. Les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) interdisent actuellement le transport des piles au lithium métal et des piles au lithium ionique comme fret à bord des aéronefs de passagers. Ces interdictions sont censées être des mesures temporaires en attendant que des contrôles instaurant un niveau acceptable de sécurité soient mis en place. Ces mesures comprennent une norme de performance pour l'emballage ainsi que des dispositions

et orientations concernant la réalisation d'évaluations des risques de sécurité pour le transport de fret, notamment de marchandises dangereuses, et en particulier, de piles au lithium. Des travaux sur ces mesures d'atténuation sont en cours.

2.8 Pour que les mesures d'atténuation soient efficaces, toutes les personnes intervenant dans le transport de piles au lithium, notamment les constructeurs, les expéditeurs, les transitaires et les exploitants, doivent pleinement s'y conformer. L'OACI s'inquiète de cas signalés de non-conformité délibérée aussi bien que non intentionnelle, en ce qui concerne le transport de toutes les marchandises dangereuses et, en particulier, des piles au lithium. Bien que les États aient été encouragés à accroître leurs efforts de surveillance du transport des piles au lithium et à appliquer des mesures coercitives efficaces s'il y a lieu, les nombreuses entités qui doivent jouer un rôle pour parvenir à la conformité – notamment les fabricants de cellules et de piles ainsi que tous les fabricants qui les utilisent en aval – compliquent la mise en place d'une supervision efficace. L'OACI travaille donc à établir un cadre de supervision mondiale cohérente et efficace et à garantir la traçabilité de la conformité sur toute la chaîne de transport.

### 3. PLANIFICATION STRATÉGIQUE

3.1 La deuxième HLSC 2015 a servi de cadre pour l'identification et l'examen approfondi de questions relatives à la sécurité, y compris de sujets émergents, facilitant la formulation de conclusions et de recommandations essentielles pour orienter les travaux de l'OACI. L'examen de ces questions bien avant l'Assemblée a permis d'adopter une approche stratégique pour l'élaboration du plan d'activité et du budget. Les Conférences de la navigation aérienne sont un autre type de réunions à l'échelon division qui ont un rôle similaire. Le plan d'activités et le budget qui seront examinés et approuvés à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), présentés pour approbation, prennent en compte les derniers développements en matière de sécurité aérienne et de navigation à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI.

3.2 Lorsque des discussions aboutissant à des résolutions qui ont un impact sur le budget se déroulent pour la première fois au cours d'une Assemblée, l'OACI doit trouver des moyens de faire face au travail supplémentaire sans avoir l'occasion de réviser et d'examiner les priorités de tous les points du programme de travaux. Dans le futur, il serait souhaitable de formaliser la pratique courante de tenir une réunion à l'échelle division environ dix-huit mois avant chaque Assemblée pour permettre l'alignement du plan d'activités et du budget présentés à l'Assemblée, ce qui permettrait à l'OACI de travailler sur une base plus stratégique. L'Appendice B donne une idée du calendrier de ce processus alternant des conférences sur la navigation aérienne avec un volet sécurité et les conférences sur la sécurité avec un volet navigation à l'avance de chaque future Assemblée. Le GASP et le GANP continueraient d'être présentés à l'Assemblée pour approbation.

-----

**APPENDICE A**  
**RÉSULTATS NOTABLES DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÉCURITÉ 2015**

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUIITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
<b>Thème 1 : EXAMEN DE LA SITUATION ACTUELLE</b>					
<b>Sujet 1.1 : Réalisations et travaux restant à accomplir</b>					
4	<p>c) <i>Supervision réglementaire pour la mise en œuvre efficace de la navigation fondée sur les performances (PBN) :</i></p> <p>1) que les États accélèrent la mise en œuvre complète de la supervision réglementaire de la navigation fondée sur les performances (PBN) en utilisant pleinement toutes les ressources disponibles pour améliorer l'efficacité de leur fonction de supervision de la PBN ;</p>	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la conférence.	Approuver la mesure prise par l'ANC.	Envoyer la lettre aux États à ce sujet.	La lettre SP 65/4-16/50 a été envoyée aux États à ce sujet le 25 mai 2016.
5	2) que les États mettent en œuvre la Résolution A37-11 de l'Assemblée – <i>Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances</i> , en insistant sur les domaines qui promettent le plus d'avantages en matière de sécurité ;	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la conférence.	Approuver la mesure prise par l'ANC.	Envoyer la lettre aux États à ce sujet.	La lettre SP 65/4-16/50 a été envoyée aux États à ce sujet le 25 mai 2016.
6	3) que l'OACI élabore une vue d'ensemble claire des différentes prescriptions, fonctionnalités et activités de	Convenir de la recommandation et proposer qu'elle soit mise en œuvre par le	A approuvé la recommandation sous réserve de sa prise en compte dans le contexte de	Travailler avec des groupes d'experts, élaborer des listes de tâches et effectuer les	Les travaux en cours au bureau du Programme PBN, avec l'aide du groupe d'étude sur la PBN, devraient se terminer au premier trimestre 2017,

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	supervision réglementaire qui sont nécessaires pour que la mise en œuvre de la PBN soit efficace.	bureau du programme PBN et les programmes de procédures de vol du siège de l'OACI.	toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.	travaux approuvés par l'ANC.	sous réserve de la disponibilité des ressources nécessaires pour achever le travail.
<b>Sujet 1.2 : Problèmes de sécurité émergents</b>					
7	<p>a) <i>Suivi mondial des aéronefs</i></p> <p>1) que l'OACI publie le plus rapidement possible et utilise le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) pour la mise en œuvre des activités de suivi des vols normal, anormal et de détresse, de recherche et de sauvetage (SAR) et de récupération des contenus des enregistreurs des conversations du poste de pilotage (CVR) et des enregistreurs de données de vol (FDR) ;</p> <p><i>Remplace HLSC 2010, recommandation 3.2) e)</i></p>	Convenir de la recommandation et proposer qu'elle soit approuvée par le Conseil.	Approuver cette recommandation.	Le Secrétariat a pris des dispositions pour réunir à nouveau le groupe qui a développé le GADSS (c.-à-d. l'ADHWG) pour finaliser le document et élaborer un plan d'action. Cette façon de faire sera la plus rapide pour arriver à conclure les travaux.	L'ADHWG chargé du GADSS s'est à nouveau réuni et la version 5 du GADSS a été publiée sur le site web de l'OACI consacré au suivi des aéronefs en date du 21 mars 2016. <a href="http://www.icao.int/safety/globaltracking">www.icao.int/safety/globaltracking</a>
8	2) que l'OACI poursuive d'urgence l'élaboration de dispositions sur le suivi normal des aéronefs, qui offrent à l'industrie des options viables, et qu'elle prie instamment l'industrie de commencer à mettre en œuvre le suivi mondial,	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la conférence, et proposer que le Conseil approuve la	Approuver la recommandation.	Envoyer la ou les lettres aux États à ce sujet d'ici le deuxième trimestre de 2015, abordant la question du suivi des aéronefs en situation normale ou de détresse et la récupération des informations de vol.	La lettre AN 11/1.1.29-15/12 sur le suivi des aéronefs en situation normale a été envoyée le 25 février 2015 et la lettre SP 55/4-15/15 sur la localisation des aéronefs en détresse a été envoyée le 5 mai 2015.  Le 4 décembre 2015,

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	sur une base volontaire, en utilisant les techniques disponibles ;	recommandation.		Il conviendra d'ajouter d'autres éléments sur la manière d'utiliser les informations de suivi supplémentaires, dans le programme des travaux de l'AN après consultation de ces deux lettres aux États et une fois que les résultats de la NATII seront disponibles.	la lettre AN 11/1.3.28-15/85 concernant l'adoption de l'Amendement n° 39 de l'Annexe 6, Partie I, a été envoyée. Elle contenait la norme sur le suivi des aéronefs en situation normale.  La lettre AN 11/1.3.29-16/12 concernant l'adoption de l'Amendement n° 40 de l'annexe 6, Partie I, a été envoyée en avril 2016. Elle contenait la norme sur la localisation des aéronefs en détresse.  Suite à la consultation et aux résultats de l'Initiative de mise en œuvre du suivi normal des aéronefs (NATII), une deuxième Initiative (NATII-2) a été organisée pour aborder les dispositions complémentaires identifiées par la NATII initiale. En outre, un Groupe consultatif sur le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS AG) s'est réuni à nouveau pour mettre à jour le GADSS à partir de la consultation et pour formuler des recommandations concernant les procédures qui doivent être en place pour tirer pleinement profit des normes adoptées.
9	3) que l'OACI mène une initiative de mise en œuvre du suivi mondial des aéronefs, dans un contexte mondial conçu pour démontrer l'utilisation	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil l'approuve.	Approuver la recommandation.	L'Initiative de mise en œuvre du suivi normal des aéronefs (NATII) a commencé. Elle dispose d'un comité directeur et d'un sous-groupe	La NATII a achevé ses travaux dans les délais prévus. L'ANC a pris en compte les résultats de l'Initiative dans l'examen des observations concernant les lettres AN 11/1.1.29-15/12 et SP 55/4-15/15, aboutissant à l'adoption

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	optimale des équipements actuellement utilisés et intégrer les résultats dans des éléments indicatifs ;			chargé d'étudier l'espace aérien et les scénarios. Les résultats de la NATII ont été mis à disposition le 31 août 2015.	par le Conseil des Amendements n° 39 et 40 de l'Annexe 6, Partie I.
10	4) que l'OACI appuie les exercices régionaux de formation SAR liés au comportement anormal des vols et en partage les résultats avec la communauté internationale ;	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil l'approuve.	Approuver la recommandation.	Les travaux ont commencé pour la planification de l'appui aux exercices régionaux de formation SAR liés au comportement anormal des vols.	La planification de l'appui de trois exercices a commencé et se terminera à des réunions régionales planifiées aux dates suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• ESAF juillet 2016</li> <li>• APAC août 2016</li> <li>• EUR/NAT octobre 2016.</li> </ul>
11	5) que l'OACI examine les interactions entre l'Annexe 12 — <i>Recherches et sauvetage</i> et l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> et précise les dispositions qui s'appliquent lorsqu'un aéronef est toujours manquant à la fin de la phase de recherches et de sauvetage mais que les recherches se poursuivent afin de repérer l'aéronef aux fins d'enquête ;	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil l'approuve.	Approuver la recommandation.	La question sera transmise au Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) pour délibérations lors de sa réunion d'avril 2015.	Le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) a tenu des discussions initiales sur la question lors de sa réunion d'avril 2015 et les travaux avanceront lors de sa réunion de juin 2016 avec des dates d'applicabilité prévues en novembre 2018 pour les amendements proposés.
12	6) que l'OACI encourage les États et l'Union internationale des télécommunications (UIT) à examiner, à la Conférence mondiale des radiocommunications en 2015 (CMR-15),	Convenir de la recommandation, encourager les États à appuyer la position de l'OACI et proposer que le Conseil approuve la recommandation.	Approuver la recommandation.	Le Groupe ACP WG-F a élaboré une mise à jour de la position de l'OACI à cet égard et la note AN-WP/8936 sera présentée à l'ANC à sa 199 <sup>e</sup> session.	La CMR-15 de l'UIT s'est tenue à Genève (Suisse), du 2 au 27 novembre 2015.  Elle a mis à jour le Règlement des radiocommunications, notamment une nouvelle allocation de fréquences à la réception basée dans l'espace des

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	les exigences en matière d'attribution des fréquences, en vue d'assurer de toute urgence les attributions de spectre de fréquences nécessaires pour la surveillance mondiale par les services de la circulation aérienne.			La position de l'OACI a été approuvée par le Conseil à sa 205 <sup>e</sup> session en juin 2015, a été diffusée par lettre aux États en juillet 2015 et a aussi été soumise sous forme de note de contribution à la CMR –15 (Contribution n° 17). En outre, la question a été posée à chaque occasion, notamment aux réunions préparatoires aux CMA régionales en Afrique (UAT, juillet), Asie-Pacifique, (APT, juillet), dans les Amériques (CITEL, août), en Europe (CEPT, septembre), etc. Cette action est considérée comme achevée.	données ADS-B, ce qui permet le suivi mondial des aéronefs, y compris dans les régions éloignées et polaires.
13	<p>b) <i>Zones de conflit</i></p> <p>1) que l'OACI et les États mettent en application la stratégie élaborée par l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF RCZ) comme base pour renforcer les</p>	Noté.	Approuver la proposition de programme des travaux du Secrétariat et les ressources nécessaires.	Élaborer un programme des travaux interne détaillé et définir les responsabilités.	À sa 207 <sup>e</sup> session, le Conseil a reçu une mise à jour sur l'intégration du programme des travaux de la TF-RCZ. L'OACI, en collaboration avec les États et les organisations internationales, a fait de notables progrès sur la voie des résultats attendus de l'équipe spéciale. Toutes les tâches inachevées ont été

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	arrangements concernant les risques en question ;				intégrées dans les travaux de l'OACI et devraient être terminées à la fin de 2018, étant entendu que certains mécanismes pourront faire l'objet d'améliorations continues et de révisions périodiques.
14	2) que l'OACI établisse d'urgence un répertoire de données simple, centralisé et en ligne, pour rendre disponibles les informations qui appuient les évaluations des risques encourus au-dessus ou à proximité de zones de conflit. La source de ces informations devrait être identifiée clairement dans le répertoire de données ;	Noté.	Le Conseil devrait approuver une phase d'évaluation d'un an d'un répertoire centralisé en ligne et examiner les procédures connexes.	Élaborer un répertoire en ligne et des éléments indicatifs connexes.	Les procédures intérimaires d'un an pour la diffusion des informations sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (voir la lettre SMM 1/4-15/16) ont donné un aperçu de l'utilisation d'un répertoire en ligne. Le Groupe d'examen du Répertoire (RRG) a présenté au Conseil, à sa 208 <sup>e</sup> session, des recommandations relatives à l'utilisation continue du répertoire.
15	3) qu'afin d'assurer le plus haut niveau de sécurité de l'aviation civile, l'OACI examine les SARP et les éléments indicatifs applicables concernant l'évaluation des risques pour les vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit.	Recommander un examen des SARP et éléments indicatifs possibles liés à la gestion du risque des opérations d'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit.	Adopter les modifications liées aux évaluations des risques pour les vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit.	Examiner, évaluer et élaborer les modifications nécessaires.	À sa 207 <sup>e</sup> session, le Conseil a reçu une mise à jour sur l'intégration du programme des travaux de la TF-RCZ. L'OACI, en collaboration avec les États et les organisations internationales, a fait de notables progrès sur la voie des résultats attendus de l'équipe spéciale. Toutes les tâches inachevées ont été intégrées dans les travaux de l'OACI et devraient être terminées à la fin de 2018, étant entendu que certains mécanismes pourront faire l'objet d'améliorations continues et de révisions périodiques.
16	4) que l'OACI charge le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil	Approuver la recommandation.	Transmettre les informations au Groupe d'experts des enquêtes	L'AIGP a tenu des discussions préliminaires sur la question lors de sa réunion d'avril 2015 et les travaux

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	<p>(AIGP) d'examiner les dispositions pertinentes de l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, en tenant dûment compte des scénarios suivants :</p> <p>i) l'État d'occurrence ne mène pas une enquête prescrite par l'Annexe 13 et n'a pas l'intention de déléguer l'enquête à un autre État ;</p> <p>ii) le rapport final n'est pas diffusé dans des délais raisonnables ;</p> <p>iii) le degré de participation à l'enquête des États dont des ressortissants ont été tués ou gravement blessés ;</p>	l'approuve.		sur les accidents (AIGP) pour délibérations à sa réunion d'avril 2015.	progresseront au cours de sa réunion de juin 2016 avec une date d'applicabilité prévue en novembre 2018 pour les amendements proposés.
17	5) que les États accordent d'urgence leur appui au cadre d'échange d'informations de l'OACI en rendant disponibles toutes les informations pertinentes sur les risques liés aux vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit.	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la Conférence.	Le Conseil devrait approuver les processus en lien avec un répertoire d'informations centralisé en ligne.	Élaborer des processus pour l'utilisation d'un répertoire centralisé en ligne.	Les procédures intérimaires d'un an pour la diffusion des informations sur les risques qui pèsent sur l'aviation civile dans les zones de conflit (voir la lettre SMM 1/4-15/16) ont donné un aperçu de l'utilisation d'un répertoire en ligne. Le Groupe d'examen du Répertoire (RRG) a présenté au Conseil, à sa 208 <sup>e</sup> session, des recommandations relatives à l'utilisation continue du répertoire.

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
18	<p>c) <i>Conditions météorologiques extrêmes</i></p> <p>1) que l'OACI continue à étudier les données et les informations provenant des enquêtes sur les accidents et incidents, ainsi que des données et des informations communiquées par les constructeurs d'aéronefs sur des épisodes météorologiques inhabituels/extrêmes ;</p>	<p>Convenir de la recommandation et proposer qu'elle soit intégrée au programme des travaux.</p>	<p>Approuver la recommandation.</p>	<p>Élaborer un programme des travaux détaillé et l'attribuer à des groupes d'experts compétents.</p>	<p>L'OACI a lancé le service de suivi des informations relatives à la sécurité et a créé un comité directeur composé de représentants du Brésil, des Émirats arabes unis, des États-Unis, de Singapour et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Elle a aussi créé un groupe de recherche avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) chargé de classifier les facteurs météorologiques. Les travaux du groupe ont été convertis en un produit final qui est un outil présenté sur le portail iSTARS, livré en avril 2016.</p>
19	<p>2) que l'OACI, s'appuyant sur les résultats de ces études, évalue la nécessité d'améliorer les dispositions sur la navigabilité, l'exploitation et l'emport d'équipement de détection afin d'atténuer encore les risques causés par l'évolution des conditions météorologiques, et prenne les mesures voulues.</p>	<p>Convenir de la recommandation et proposer qu'elle soit intégrée au programme des travaux.</p>	<p>A approuvé la recommandation sous réserve de sa prise en compte dans le contexte de toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.</p>	<p>Élaborer un programme des travaux détaillé et l'attribuer à des groupes d'experts compétents.</p>	<p>L'examen initial des données relatives aux accidents et aux incidents de l'OACI indique que des informations supplémentaires sont requises pour évaluer la nécessité d'améliorer les dispositions sur la navigabilité et l'emport d'équipement de détection des aéronefs.</p> <p>Une lettre aux États sera envoyée pour demander à ceux-ci ainsi qu'aux organisations internationales de communiquer des données sur les incidents liés aux conditions météorologiques. L'OACI prendra des mesures appropriées en se fondant sur l'évaluation des informations reçues.</p>

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
20	<p>d) <i>Coopération civilo-militaire</i></p> <p>1) que l'OACI appuie les États pour garantir la sécurité des aéronefs civils par le biais de la coordination civilo-militaire, comme le décrit la Circulaire 330 de l'OACI, <i>Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</i>, et qu'elle mette à jour cette circulaire sur une base régulière.</p>	Noté	Approuver la recommandation.	Élaborer une campagne de sensibilisation (lettre aux États) et examiner la Circulaire 330, pour donner la suite appropriée.	La révision de la circulaire 330 figure au programme des travaux de l'OACI. Les éléments indicatifs améliorés seront publiés sous la forme d'un manuel de l'OACI à la fin de 2018. Cette publication sera suivie d'une campagne de sensibilisation organisée en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI.
21	<p>e) <i>Santé publique</i></p> <p>1) que l'OACI appuie le programme CAPSCA (Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile) afin d'aider les États à se préparer à tout nouvel événement de santé publique et à intervenir promptement, le cas échéant ;</p>	Recommander que le Conseil approuve la recommandation.	Approuver la recommandation et demander à la Secrétaire générale d'élaborer une proposition à l'intention du Conseil concernant le financement partiel du programme CAPSCA par le budget du programme ordinaire pour assurer sa durabilité et lui permettre de continuer d'aider les États à se préparer à tout nouvel événement de santé publique et à intervenir promptement, le cas échéant.	Élaborer, pour examen par le Conseil, une proposition concernant le financement partiel du programme CAPSCA par le budget du programme ordinaire pour assurer sa durabilité.	Le groupe sur la formation CAPSCA a été créé en février 2016, ses objectifs étant le renforcement des capacités et le partage des ressources. L'OACI et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) révisent actuellement les relations de travail existantes afin de faciliter l'application combinée pour le financement du CAPSCA. Une proposition de financement partiel du CAPSCA par le budget du programme ordinaire est en cours d'établissement et devrait être soumise au 30 juin 2016.

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
22	2) que les États s'engagent à soutenir le programme CAPSCA et à y contribuer financièrement et/ou en nature ;	Noté.	Approuver la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la conférence.	Envoyer la lettre aux États à ce sujet.	Une lettre aux États sera envoyée à ceux-ci au plus tard le 30 juin 2016 pour demander leur soutien.
23	3) que, dans la mesure du possible, les États fassent appel aux spécialistes des services médicaux de leur autorité de réglementation, en plus d'autres experts en santé publique, pour améliorer la gestion et les mesures d'intervention en cas d'événement de santé publique dans le secteur de l'aviation.	Noté.	Approuver la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la conférence.	Envoyer la lettre aux États à ce sujet.	Une lettre aux États sera envoyée à ceux-ci au plus tard le 30 juin 2016 pour les informer des résultats de la conférence et leur demander de désigner un chargé des questions médicales au sein de leur autorité de réglementation.
24	f) <i>Généralités</i> 1) que l'OACI fournisse des informations à jour sur l'avancement et la mise en œuvre de tous les sujets susmentionnés dans un rapport qu'elle présentera à la 39 <sup>e</sup> session de l'Assemblée.	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil l'approuve.	Approuver la recommandation.	Présenter un rapport sur l'avancement et la mise en œuvre de tous les sujets susmentionnés à la 39 <sup>e</sup> session de l'Assemblée.	Le présent appendice contient une mise à jour.
<b>Thème 2: APPROCHE FUTURE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE</b>					
<b>Sujet 2.1: Programme national de sécurité</b>					
28	4) que l'OACI accélère l'élaboration de dispositions destinées à être utilisées par les États pour réglementer	Convenir de la recommandation et proposer que le Conseil l'approuve et continuer	A approuvé la recommandation sous réserve de sa prise en compte dans le contexte de	Apporter un soutien continu au RPASP. Assister les États membres dans la mise	Des ateliers régionaux sur les RPAS sont en cours ; un Symposium sur les RPAS s'est tenu à Stockholm les 9 et 10 mai 2016, suivi d'un atelier RPAS,

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	l'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) dans leur espace aérien et sensibiliser les utilisateurs aux risques liés à l'exploitation de RPAS ;	de suivre l'évolution de cette tâche.	toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.	en œuvre des RPAS.	du 11 au 13 mai 2016.  Des recommandations pour une proposition d'amendements de l'Annexe 1 ont été présentées par le RPASP au cours de sa réunion de juin 2016 (RPASP/5).
29	5) que les États s'attaquent aux risques liés à l'utilisation non réglementée d'aéronefs télépilotes (RPA) à proximité d'aérodromes internationaux ;	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la Conférence.	Approuver la recommandation et la mesure prise par l'ANC.	Envoyer la lettre aux États à ce sujet et fournir un feuillet explicatif à ces derniers.	En mars 2015, une campagne de sensibilisation a été lancée par l'intermédiaire des médias sociaux Facebook, Amazon et Google.  Le site web RPAS de l'OACI a été mis en ligne en septembre 2015.
30	6) que l'OACI fournisse des éléments indicatifs pour aider les États à atténuer les risques encourus par les vols internationaux en raison de RPA opérant à proximité d'aérodromes.	Convenir de la recommandation et demander qu'elle figure dans la lettre informant les États des résultats de la Conférence.	A approuvé la recommandation sous réserve de sa prise en compte dans le contexte de toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.	Assister les États membres dans la mise en œuvre de leur réglementation nationale en matière de RPAS à l'aide des éléments indicatifs existants.	Le groupe consultatif sur les petits des systèmes d'aéronefs télépilotes (SUAS-AG) a été institué et a tenu sa première réunion du 4 au 7 avril 2016.
<b>Sujet 2.2 : Protection des renseignements sur la sécurité</b>					
<b>Sujet 2.3 : Partage des renseignements sur la sécurité</b>					
<b>Sujet 2.4 : Évolution du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</b>					
<b>Thème 3 : FACILITER UNE COOPÉRATION RÉGIONALE ACCRUE</b>					
<b>Sujet 3.1 : Collaboration régionale rationnelle et efficace</b>					
56	b) <i>Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO)</i>  1) que l'on fournisse à l'OACI des contributions en nature	1) Noté.	A approuvé la recommandation sous	Envoyer une lettre aux États demandant des	La coordination est en cours avec l'AESA concernant son offre de

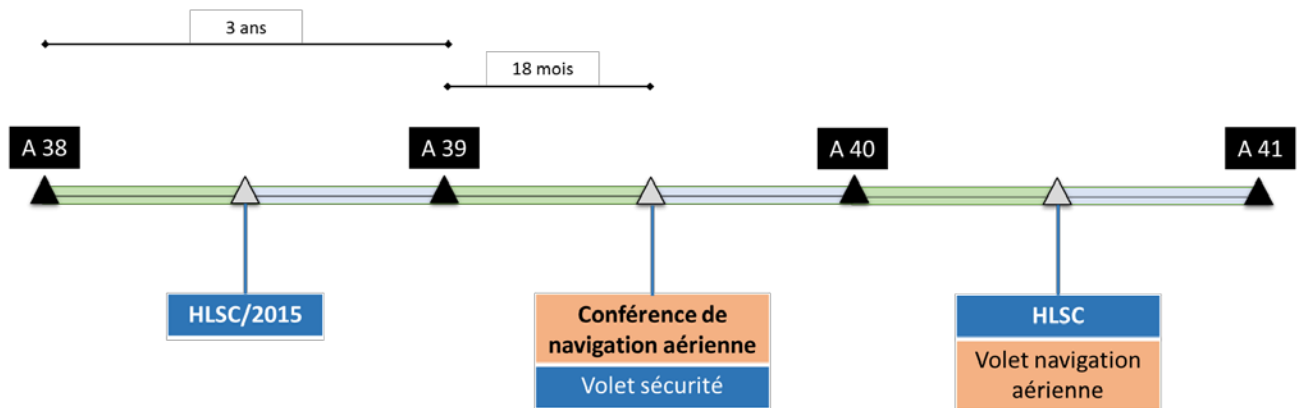
POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRÉTARIAT	
	<p>pour le programme des travaux à l'appui des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO). Il s'agit ainsi :</p> <p>i) d'entreprendre une étude, avec l'appui éventuel d'un groupe de travail, pour envisager les moyens d'intégrer des fonctions et d'accroître les pouvoirs des RSOO en rapport avec le cadre régional de sécurité de l'OACI, les mécanismes de financement durables possibles et les fusions et accords entre RSOO, faire évoluer des Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) en RSOO, et rendre compte des résultats obtenus à 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;</p>		<p>réserve de sa prise en compte dans le contexte de toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.</p>	<p>contributions en nature sous la forme de détachements à l'OACI de spécialistes des RSOO.</p>	<p>contribution aux ressources. La confirmation est en attente.</p> <p>Une occasion de détachement de spécialistes des RSOO a été ouverte et annoncée aux États et aux Organisations par la lettre aux États A2/1.5 CONF-16/44 datée du 27 avril 2016.</p> <p>Les RSOO sont inclus dans la liste de distribution de l'OACI pour la lettre aux États.</p> <p>Le Plan AFI prévoit une réunion de coordination des RSOO AFI en 2016.</p>
57	<p>c) <i>Activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO)</i></p> <p>1) que l'on fournisse à l'OACI des contributions volontaires</p>	<p>Convenir de la recommandation</p>	<p>A approuvé la recommandation sous</p>	<p>Continuer d'appuyer les efforts du Groupe d'experts de la</p>	<p>Le Groupe d'experts de la navigabilité (AIRP) a été chargé d'élaborer des dispositions visant à appuyer la</p>

POINT N°	RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA HLSC 2015	PROPOSITION DE SUITE À DONNER			MISE À JOUR JUIN 2016
		COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANC)	CONSEIL	SECRETARIAT	
	<p>sous forme de ressources en nature pour le programme des travaux à l'appui des États en lançant une étude, éventuellement étayée par la création d'un groupe de travail, pour envisager l'élaboration d'un cadre mondial et d'initiatives régionales visant à éviter de répéter les activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO), et que l'on rende compte des résultats à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.</p> <p><i>Remplace les recommandations 3.1 b) 1) et 3.1 b) 2) de la Conférence HLSC 2010</i></p>	<p>et proposer que le Conseil l'approuve.</p>	<p>réserve de sa prise en compte dans le contexte de toutes les autres demandes concurrentes dans le cadre des débats à venir sur le budget de l'OACI pour le triennat 2017-2018-2019.</p>	<p>navigabilité (AIRP), qui a déjà été chargé de résoudre cette question et de faciliter la coordination entre tout groupe d'expert supplémentaire et le Secrétariat, selon les besoins, pour élaborer un cadre mondial visant à éviter le chevauchement des activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO).</p> <p>Identifier les initiatives régionales pour la mise en œuvre du cadre mondial proposé.</p>	<p>reconnaissance mutuelle des AMO.</p> <p>Des propositions d'amendement des Annexes 1, 6, 8 et 19 sur la base des recommandations de l'AIRP/3 en faveur d'une approche par étapes de l'établissement d'un cadre mondial visant à éviter le chevauchement des activités de certification et de surveillance des AMO ont été adressées aux États et aux organisations internationales pour consultation, sous la forme de la lettre aux États SP 60/4-16/69 du 29 juillet 2016, en vue d'une date d'applicabilité proposée pour novembre 2020.</p> <p>L'OACI continue d'appuyer les efforts déployés par l'AIRP pour finaliser les différentes étapes successives visant à améliorer le cadre juridique afin de faciliter la reconnaissance à l'échelle mondiale.</p>

-----

APPENDICE B

CALENDRIER DES INTERVALLES ENTRE UNE CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU  
ET UNE SESSION DE L'ASSEMBLÉE



— FIN —