



A40-WP/577
TE/223
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 30 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

Systèmes d'aéronef télépilotés (RPAS) et gestion du trafic aérien (ATM)

30.1 La Commission examine la note A40-WP/86, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), qui appelle l'OACI à prendre des mesures à l'égard de la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habités (UTM) dans l'espace aérien supérieur. La note de travail invite l'Assemblée à encourager l'OACI à continuer de jouer son rôle en tant qu'organisation internationale qui facilite le renforcement de la coopération, de la collaboration et de l'échange de meilleures pratiques sur ces questions. La note demande également à l'OACI de faciliter le dialogue entre les nouveaux acteurs, les États et les parties prenantes, appelle les États à établir des règlements et des procédures pour intégrer les nouveaux acteurs et prie instamment l'Organisation de réviser ses dispositions en vue de prendre en compte les besoins liés à la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habités (UTM) et aux vols dans l'espace aérien supérieur.

30.2 À la lumière du soutien exprimé pour la note de travail durant la discussion, la Commission convient de soumettre la résolution ci-après pour adoption par la Plénière.

Résolution 30/1 : Nouveaux acteurs

L'Assemblée,

Considérant que le Préambule à la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que les signataires sont « convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique »,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État membre à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et à prendre ensuite des dispositions pour que ces services soient établis et assurés,

Reconnaissant que, pour les besoins de la présente Résolution, le terme « nouveaux acteurs » désigne des opérations dans l'espace aérien supérieur et des opérations de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habités (UAS) (UTM),

Reconnaissant qu'il existe un besoin grandissant de faciliter, dans un cadre mondial harmonisé, les activités des nouveaux acteurs et que les types de véhicules qui composeront en principe ce nouveau groupe d'utilisateurs de l'espace aérien présentent des performances très différentes,

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

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, République de Moldova, Monaco, Monténégro, République de Macédoine du Nord, Norvège, San Marino, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Reconnaissant qu'il faudra peut-être amender ou élargir les dispositions existantes de l'OACI pour appuyer les activités des nouveaux acteurs,

Reconnaissant que des progrès importants ont été accomplis concernant la facilitation des activités des nouveaux acteurs dans le cadre d'initiatives régionales et nationales,

Rappelant que le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI prévoit que tout l'espace aérien devrait être une ressource utilisable, que toute restriction de l'utilisation d'un volume particulier de l'espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l'espace aérien devrait être géré avec souplesse,

1. *Charge* l'OACI d'examiner les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives, entre autres, aux règles de l'air, aux services de la circulation aérienne, à la certification, à la délivrance des licences, à la responsabilité et à l'environnement, en vue de leur modification ou de leur élargissement, selon les besoins, afin de faciliter les ~~vols~~ activités* des nouveaux acteurs dans un cadre mondial harmonisé, en tenant compte des cadres et pratiques régionaux ;

2. *Demande* aux États membres de faire en sorte que leurs règlements et procédures régissant les ~~vols~~ activités* des nouveaux acteurs ainsi que l'utilisation commune* de certaines installations et de certains services par tous les usagers de l'espace aérien de façon à faciliter l'intégration de ces activités, sans compromettre la sécurité et la sûreté, et ~~sans surcharger indûment~~ en tenant dûment compte des incidences sur l'environnement et, le cas échéant, ~~de veiller~~ en veillant à ce que ces ~~nouveaux vols~~ nouvelles activités* soient conformes aux règles de l'air énoncées à dans l'Annexe 2 — *Règles de l'air* ;

3. *Demande* aux États Membres de s'assurer que le ~~partage~~ l'utilisation commune* de l'espace aérien et de certaines installations et certains services par tous les usagers n'aura pas d'incidences disproportionnées sur la régularité, la durabilité environnementale et l'efficacité des vols civils et militaires ;

5. *Reconnaît* le rôle de l'OACI en tant qu'instance internationale pour faciliter une coopération et une collaboration améliorées et le partage des meilleures pratiques à l'appui des initiatives régionales, ainsi que pour mener les activités de suivi nécessaires à la poursuite de ces initiatives, en encourageant les nouveaux acteurs, les États, les parties prenantes actuelles de l'aviation et la communauté spatiale à intensifier leur dialogue.

30.3 La Commission examine la note A40-WP/302, présentée par la Chine, qui rend compte d'un projet pilote relatif à la délivrance d'une licence d'exploitation de systèmes d'aéronef non habités (UAS) répartis et à la stratégie de certification connexe, et encourage le partage d'information entre les États sur les évolutions en la matière. La Commission reconnaît que le sujet mérite d'être examiné comme un moyen de faciliter l'intégration des UAS et recommande que les groupes d'experts compétents soient informés des résultats du projet pilote et que le Conseil envisage de mener une analyse préliminaire de faisabilité.

30.4 La Commission examine la note A40-WP/281, présentée par l'Indonésie, qui décrit les règlements et processus appliqués par l'Indonésie pour les vols UAS et préconise des procédures et directives détaillées pour les activités de supervision qui s'y rapportent.

* Modification à des fins d'uniformisation seulement.

30.5 La Commission examine la note A40-WP/353, présentée par l'Arabie saoudite, qui demande à l'Organisation d'intensifier ses activités en vue d'élaborer le cadre réglementaire relatif à la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habités (UTM).

30.6 La Commission examine la note A40-WP/478, présentée par la Fédération de Russie, qui appelle à élaborer des éléments indicatifs convenus au plan international sur l'utilisation d'UAS, y compris de RPAS, pour effectuer des essais et des vérifications en vol des systèmes terrestres d'assistance au vol avec radionavigation et des systèmes d'éclairage des aéroports.

30.7 Considérant le large appui exprimé pour les notes A40-WP/281, A40-WP/353 et A40-WP/478, et notant que les activités qui y sont mentionnées ne sont pas financées et ne pourraient être entreprises sans ressources additionnelles, la Commission recommande que le Conseil examine les propositions à la lumière des priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.8 La Commission examine la note A40-WP/209, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA). Elle appuie la note de travail, reconnaissant la valeur des activités de l'OACI visant à élaborer un cadre commun pour l'UTM et recommande que l'OACI soit instamment priée d'accélérer et d'élargir ses travaux sur l'élaboration d'un cadre réglementaire complet pour l'UAS et l'UTM.

30.9 La Commission examine la note A40-WP/196, présentée par l'ACI, la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'IFATCA, l'IFALPA et l'Association du transport aérien international (IATA). Elle appuie la note de travail, reconnaissant les risques de sécurité liés à la présence non autorisée d'aéronefs sans pilote (UA) à courte distance des aéronefs commerciaux et des aéroports. La Commission reconnaît également les activités actuelles de l'OACI axées sur l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs. S'agissant de la question plus générale de savoir s'il convient d'étudier les possibilités d'intégrer une contribution directe de l'industrie aux délibérations de l'OACI, la Commission note qu'elle doit être examinée par le Comité exécutif au titre du point 26 de l'ordre du jour.

30.10 Des notes d'information sont présentées par l'Arabie saoudite (A40-WP/223), le Brésil (A40-WP/198), les États-Unis (A40-WP/216), l'Inde (A40-WP/366), l'Indonésie (A40-WP/280), Oman (A40-WP/537), le Pérou, appuyé par les États de la Région SAM de l'OACI et les États de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)³ (A40-WP/429), le Rwanda (A40-WP/518), et Singapour (A40-WP/457).

30.11 La Commission examine la note A40-WP/356, présentée par Cuba, appuyé par Aruba, le Belize, la Bolivie, le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, la République dominicaine, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou et le Venezuela (République bolivarienne du), qui propose que l'OACI crée une base de données en ligne sur les paramètres techniques de différents types d'aéronefs, que les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pourraient utiliser pour le traitement automatisé des données de plan de vol, et inclue ces informations dans *Indicatifs de types d'aéronefs* (Doc 8643). La Commission recommande que le Conseil de l'OACI envisage l'intégration des paramètres techniques concernés, sous réserve des

³ Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

priorités existantes financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité des ressources extrabudgétaires.

30.12 La Commission examine la note A40-WP/418, présentée par la République dominicaine, qui rend compte de l'expérience acquise par cet État dans la mise en œuvre d'une procédure visant à réduire les erreurs dans les plans de vol, en appliquant une procédure de gestion et d'évaluation des plans de vol avant que ceux-ci ne soient soumis à l'organisme des services de la circulation aérienne concerné. La Commission prend acte des résultats positifs obtenus et encourage les autres États à réfléchir aux mesures qu'ils pourraient adopter pour réduire les erreurs dans les plans de vol émanant de leur territoire, y compris l'accélération de la mise en œuvre des FF-ICE.

30.13 Des notes d'information sont présentées par : l'Afrique du Sud (A40-WP/116) ; la Chine (A40-WP/308, A40-WP/309, A40-WP/311, A40-WP/312, A40-WP/313, A40-WP/314 et A40-WP/523) ; les Émirats arabes unis (A40-WP/151 and A40-WP/152) ; les États-Unis (A40-WP/217) ; la Fédération de Russie (A40-WP/422) ; l'Inde (A40-WP/222, A40-WP/364 et A40-WP/367) ; le Japon (A40-WP/481) ; le Venezuela (République bolivarienne du) (A40-WP/431) ; et les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)⁴ (A40-WP/68, A40-WP/75 et A40-WP/76).

Exploitation et infrastructures des aéroports

30.14 La Commission examine les notes A40-WP/82, A40-WP/352 et A40-WP/188, qui portent sur des questions relatives aux communications, à la navigation et à la surveillance (CNS), et en particulier sur le Système mondial de navigation par satellite (GNSS). La note A40-WP/82, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne⁵ et de ses États membres, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁶; et par EUROCONTROL, est consacrée à l'évolution des systèmes CNS et des menaces et vulnérabilités connexes, en faisant une place particulière aux systèmes CNS satellitaires. Il y est proposé une série de mesures destinées à renforcer la résistance de ces systèmes au brouillage par une démarche holistique au niveau mondial. La note A40-WP/352, présentée par l'Arabie saoudite, met en évidence la nécessité de renforcer la protection des signaux du GNSS contre le brouillage préjudiciable et la dégradation des performances du système par des mesures réglementaires et techniques. La note A40-WP/188, présentée par l'IFATCA, l'IFALPA et l'IATA, préconise des mesures pour gérer et réduire l'impact du brouillage préjudiciable au GNSS sur la sécurité et l'efficacité des vols et des activités ATM.

30.15 La Commission note l'étroite communauté d'objectifs des trois notes, qui proposent que les États et l'OACI prennent des mesures pour renforcer la résilience des systèmes CNS et réduire le brouillage préjudiciable au GNSS, en coordination avec l'industrie. La Commission fait siennes les propositions et note que les mesures envisagées pour l'OACI s'inscrivent dans le champ du programme de travail existant.

⁴ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

⁵ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, 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.

⁶ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, République de Macédoine du Nord, République de Moldova, Norvège, San Marino, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

30.16 La Commission examine la note A40-WP/208, présentée par les Émirats arabes unis, qui souligne que l'aviation civile est de plus en plus tributaire des systèmes satellitaires mobiles et propose que l'OACI examine une solution internationale à la réglementation des fournisseurs de services satellitaires mobiles proposant des services liés à la sécurité de l'aviation civile. Notant que ces activités ne sont pas financées et ne pourraient pas être menées sans ressources additionnelles, la Commission recommande que le Conseil examine la proposition à la lumière des priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.17 Des notes d'information sont présentées par : l'Inde (A40-WP/362 et A40-WP/365) ; la Fédération de Russie (A40-WP/270 Révision n° 1) ; et l'Égypte (A40-WP/382).

30.18 La Commission examine la note A40-WP/94, présentée par l'Indonésie et le Canada, qui contient un projet de résolution de l'Assemblée sur la nécessité d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) afin de répondre aux exigences en matière de conception, de certification, de gestion, de sécurité et de notification pour l'exploitation des hydroaérodromes. La Commission, au cours de l'examen de la note, exprime son soutien pour la Résolution et convient de soumettre à la Plénière, pour adoption, la résolution ci-après :

Résolution 30/2 : Dispositions de portée mondiale pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes

L'Assemblée,

Reconnaissant que la Résolution A39-25 de l'Assemblée a chargé le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PIED), identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien,

Reconnaissant la nécessité d'appuyer les États par des dispositions de portée mondiale concernant les régions uniquement accessible par hydravion afin d'améliorer la sécurité et d'encourager le développement d'un vigoureux secteur de l'aviation civile à même de favoriser et de maintenir le progrès économique et social, par exemple, en misant sur le tourisme responsable, qui constitue un important moteur économique,

Considérant la nécessité de produire des dispositions de portée mondiale axées expressément sur la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes nécessaires pour assurer à tous les États membres les services de transport aérien sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin,

Demande au Conseil, dans le cadre du budget actuel et en priorité, de réexaminer les SARP existantes relatives aux aéroports et d'élaborer des normes et pratiques recommandées spécifiques, dans les Annexes appropriées à la Convention, afin de répondre aux exigences en matière de conception, de certification, de gestion, de sécurité et de notification pour l'exploitation des hydroaérodromes.

30.19 La Commission, au cours de l'examen de la note A40-WP/262, présentée par l'Indonésie, concernant l'élaboration de normes pour les petits aéroports en région montagneuse, note que l'Annexe 14 — *Aéroports, Volume I — Conception et exploitation technique des aéroports* contient déjà des dispositions relatives à la conception des petits aéroports. De plus, le *manuel* de l'OACI

sur les aéroports (Doc 9150) contient des éléments indicatifs pour la planification et l'établissement de ce type d'aérodromes. La Commission convient de recommander que l'OACI procède à un examen des éléments indicatifs contenus dans le Doc 9150 en vue de les actualiser, en tenant compte des priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.20 Des notes d'information sont présentées par : l'Arabie saoudite (A40-WP/456) ; le Bangladesh (A40-WP/504) ; le Brésil (A40-WP/535) ; la Chine (A40-WP/298 et A40-WP/331) ; l'Égypte (A40-WP/329 et A40-WP/443) ; l'Inde (A40-WP/128 et A40-WP/224) ; l'Iran (A40-WP/455 et A40-WP/458) et la République de Corée (A40-WP/514).

30.21 La Commission examine la note A40-WP/396, présentée par la Fédération de Russie, qui demande d'appuyer la désignation du Consortium Russie-Chine comme quatrième centre mondial de météorologie au service de la navigation aérienne internationale. La Commission note qu'une demande officielle émanant des deux États a été adressée à l'OACI et qu'elle est appelée à être examinée par le Conseil de l'OACI au début de 2020.

30.22 La Commission examine la note A40-WP/201, présentée par l'Organisation météorologique mondiale (OMM), qui rend compte des activités en cours dans le domaine de la météorologie aéronautique au sein de l'OACI et de l'OMM à l'appui du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et de sa méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Il est notamment question des travaux sur les menaces que représentent pour la sécurité des vols des conditions météorologiques défavorables et un scénario de changement climatique, et des préoccupations que suscite la diminution des ressources techniques spécialisées dans le domaine de la météorologie aéronautique. La Commission souligne combien il importe de disposer des ressources techniques appropriées en météorologie aéronautique pour maintenir et améliorer la définition de normes et les activités de soutien à la mise en œuvre, ainsi que les modalités de collaboration entre l'OACI et l'OMM. La Commission convient que les États doivent être instamment priés de mettre à la disposition de l'OACI les ressources spécialisées en météorologie aéronautique.

30.23 Des notes d'information sont présentées par : l'Afrique du Sud (A40-WP/118) ; la Chine (A40-WP/336 et A40-WP/341) ; et l'Organisation météorologique mondiale (OMM) (A40-WP/202).

Opérations aériennes

30.24 La Commission examine la note A40-WP/108, présentée par la Finlande au nom des États membres de l'Union européenne⁷ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁸, ainsi que par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande, sur la supervision « coopérative ». Elle reconnaît que la supervision coopérative est un sujet complexe vu le nombre croissant d'activités transfrontalières, les nouveaux modèles d'exploitation et les progrès technologiques, et elle prie instamment les États de renforcer la coopération afin d'assurer une supervision efficace des activités transfrontalières. Elle convient que l'OACI devrait entreprendre des travaux visant à s'attaquer aux défis que ces pratiques posent aux États et faire rapport sur cette question à la prochaine Conférence de haut niveau sur la sécurité pour examen plus approfondi. À cet égard et sous

⁷ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, 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.

⁸ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

réserve des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires, la Commission recommande que l'OACI :

- a) élabore une compréhension commune de la supervision coopérative en tant qu'élément facilitateur d'une supervision transfrontalière intégrée, en particulier dans le contexte des nouvelles innovations technologiques et des modèles de gestion transfrontaliers, qui devrait également aborder le partage ou la redistribution des responsabilités entre les États concernés ;
- b) facilite la mise en œuvre d'une supervision fondée sur les risques en tant que pilier important de la gestion des risques de sécurité en élaborant une trousse d'outils sur la supervision coopérative ;
- c) charge les groupes d'experts compétents d'examiner les SARP qui ont trait aux rôles et aux responsabilités respectifs de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation afin de déterminer s'il existe des obstacles à la supervision coopérative et de s'attaquer aux obstacles recensés, tout en envisageant des opérations avec ou sans accord au titre de l'article 83 *bis*.

30.25 La Commission examine la note A40-WP/117, présentée par les Émirats arabes unis, sur la surveillance des activités des exploitants étrangers. Elle constate les pratiques divergentes des États en matière d'approbation d'exploitants étrangers et convient que l'OACI devrait encourager les États à normaliser les processus en fonction des exigences de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*, et des orientations figurant dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335). La Commission note les travaux effectués par l'OACI, avec le soutien de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de l'IATA, pour élaborer le Foreign Operator Application Tool (FOAT), qui aidera à normaliser et à harmoniser les processus concernant les exploitants étrangers, et elle invite les États intéressés à participer au projet.

30.26 La Commission se penche sur la note A40-WP/124, présentée par les Émirats arabes unis, qui propose d'examiner et d'élaborer plus avant les éléments indicatifs en vue d'harmoniser les processus de validation ou de conversion des licences du personnel. La Commission recommande que le Conseil examine les propositions compte tenu des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.27 La Commission examine la note A40-WP/121, présentée par les Émirats arabes unis, relative à l'importation, à la conception et à la certification d'aéronefs, ainsi que la note A40-WP/200, présentée par les États-Unis, qui invite l'Assemblée à reconnaître qu'il est important de veiller à ce que les informations contenues dans le Réseau en ligne sur le maintien de la navigabilité (OAIN) soient exactes et à jour. La Commission reconnaît les travaux en cours à l'OACI visant à faire en sorte que les informations sur l'OAIN soient maintenues à jour et recommande qu'une question de protocole soit élaborée afin d'assurer la mise à jour en temps opportun des informations des États en matière de navigabilité. La Commission note les travaux en cours pour faciliter l'importation, la conception et la certification d'aéronefs et convient qu'ils devraient être poursuivis. Elle recommande qu'un groupe d'experts examine les mesures proposées pour faciliter l'harmonisation des procédures et spécifications de certification des États de conception, sous réserve des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.28 La Commission examine la note A40-WP/232, présentée par l'Australie et coparrainée par l'Afrique du Sud, les Maldives et la Nouvelle-Zélande, ainsi que la note A40-WP/360, présentée par la Fédération de Russie, qui exprime une préoccupation quant à la date d'application des normes de l'Annexe 6, Partie 1, relatives à la localisation des aéronefs en détresse, date qui approche à grands pas. La Commission constate que des travaux sont en cours en vue de l'établissement de PANS (Procédures pour les services de navigation aérienne) complémentaires concernant le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) et que l'OACI élabore des outils de soutien, notamment un référentiel sur la localisation des aéronefs en détresse, afin de soutenir la date d'application de 2021 fixée pour les normes de l'Annexe 6. La Commission note les préoccupations de quelques secteurs de l'industrie au sujet de cette date. Bien que son maintien pour les normes en question reçoive un certain appui, la Commission recommande que l'OACI soit invitée à effectuer une enquête afin de déterminer si les États et l'industrie sont suffisamment préparés pour respecter la date d'application, de façon à cerner tout problème potentiel concernant les délais de mise en œuvre.

30.29 La Commission examine les notes A40-WP/307 et A40-WP/358, présentées par la Fédération de Russie, qui proposent de créer un groupe d'experts chargé d'élaborer une échelle pour évaluer la connaissance des expressions conventionnelles de radiotéléphonie de l'OACI et de poursuivre les travaux visant à déterminer les exigences en matière de compétences en anglais écrit et parlé pour les équipages de conduite et le personnel technique. La Commission note la mise en œuvre effective mondiale des exigences en matière de compétences linguistiques, qui dépasse 85 %, ainsi que les activités de l'OACI pour soutenir davantage les États dans l'élaboration de tests de compétence de qualité. Elle note également que la nécessité de communiquer avec précision et clarté sur des sujets communs, concrets et liés au travail s'applique à la fois aux expressions conventionnelles et au langage clair et qu'il faut examiner plus à fond la façon de s'occuper au mieux des exigences en matière de compétences en langue anglaise. Elle recommande que le Conseil examine les propositions compte tenu des activités en cours dans les bureaux régionaux ainsi que des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.30 La Commission examine la note A40-WP/257, présentée par le Canada, qui décrit la stratégie de cet État pour lutter contre les attaques d'aéronefs au laser par le biais d'une combinaison de mesures d'interdiction, de mise en application renforcée et de sensibilisation accrue. La Commission note le succès de cette stratégie et encourage le partage des meilleures pratiques et des informations sur l'efficacité de stratégies de ce type avec les autres États membres. La Commission note aussi l'Avis de sécurité – 12 (RSA/12) du RASG-MID sur le sujet.

30.31 La Commission examine la note A40-WP/303, présentée par la Chine, qui propose un examen des taux d'arrêt en vol (IFSD) utilisés pour les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO). La Commission appuie la proposition voulant qu'un groupe d'experts, avec la participation de l'industrie, amorce un examen des IFSD et détermine les mesures à prendre par la suite, s'il y a lieu. Tout résultat découlant d'un tel examen devrait être fondé sur les données à l'appui disponibles et tenir compte des pratiques actuelles afin d'éviter des conséquences non souhaitées. À ce sujet, la Commission recommande que le Conseil soit invité à examiner les mesures à prendre proposées compte tenu des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.32 La Commission examine la note A40-WP/271, présentée par l'ICCAIA, l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et l'IFALPA. Cette note appelle l'attention sur le taux d'accidents plus élevé de l'aviation régionale à turbopropulseurs par rapport à l'aviation à réaction et demande à l'OACI de prioriser les travaux relatifs à la sécurité des turbopropulseurs. La Commission appuie la proposition d'analyser plus avant les données disponibles pour que les travaux futurs soient

ciblés sur les domaines qui ont une plus grande incidence sur la sécurité aérienne, et elle se félicite du soutien de l'industrie pour l'exécution de ces travaux. Elle note aussi les avantages, pour l'aviation en question, d'une plus grande mise en œuvre d'approches guidées verticalement, et elle rappelle la Résolution A37-11 de l'Assemblée, qui priait instamment les États de mettre en œuvre des approches en navigation fondée sur les performances (PBN) sur toutes les pistes internationales pour 2016.

30.33 Des notes d'information sont présentées par l'Arabie saoudite (A40-WP/456), l'Afrique du Sud (A40-WP/345), le Brésil (A40-WP/538), la Chine (A40-WP/263 et A40-WP/299), la Finlande, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL (A40-WP/83), l'Indonésie (A40-WP/436), l'Iran (A40-WP/453 et A40-WP/454), le Pakistan (A40-WP/402), la République de Corée (A40-WP/376, A40-WP/515 et A40-WP/516), l'ICCAIA (A40-WP/93) et l'IFALPA (A40-WP/426).

Compétences et médecine

30.34 La Commission examine la note A40-WP/296, présentée par les États-Unis, le Canada, le Pérou et Trinité-et-Tobago. Cette note souligne combien il importe que l'OACI, les États et l'industrie travaillent ensemble à étudier plus à fond la dépendance à l'automatisation dans le poste de pilotage. La Commission constate le solide appui en faveur de l'établissement d'un groupe d'experts à cette fin. Elle convient qu'un examen est nécessaire afin de définir des mesures d'atténuation possibles de la dépendance à l'automatisation et comment ces mesures peuvent être traitées aux échelons mondial et régional ; un tel examen pourrait donner lieu à des amendements des SARP de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* et de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. Elle recommande que le Conseil soit invité à examiner les mesures proposées compte tenu des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.35 La Commission examine la note A40-WP/122, présentée par le Canada, Singapour et les États-Unis et appuyée par la Fondation pour la sécurité aérienne (FSF) et l'IATA. Cette note porte sur une approche concertée pour le renforcement de la formation et des compétences des pilotes en période de croissance et de complexité prévues. La Commission convient que vu la croissance mondiale de l'aviation commerciale, une approche pragmatique de formation des pilotes basée sur des données est indispensable à l'amélioration continue de la performance de sécurité de l'industrie. Elle recommande que l'OACI, les États et l'industrie adoptent des méthodes de formation et d'évaluation basées sur les compétences ou des éléments probants et aient la souplesse de les adopter pour cibler des risques concrets et assurer une norme de performance progressive et satisfaisante.

30.36 La Commission examine la note A40-WP/105, présentée par la Fédération internationale des associations d'électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (IFATSEA), qui décrit un nouveau « flux » de travail visant à ce que les capacités techniques et de gestion des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) permettent à ces derniers de faire face aux cybermenaces contre les systèmes informatiques et les infrastructures de CNS. La Commission note que l'OACI ne définit pas de « flux » pour quelque fonction que ce soit dans la communauté aéronautique. Elle rappelle que le cadre énoncé dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868) et les éléments indicatifs connexes figurant dans le *Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne* (Doc 10057) pourraient être adaptés par un prestataire de formation de manière à incorporer des éléments de formation particuliers, comme la cybersécurité, et que des orientations spécifiques sur la formation en cybersécurité pourraient être comprises dans des mises à jour futures du Doc 10057.

30.37 La Commission examine la note A40-WP/256, présentée par le Canada, qui demande à l'OACI de s'occuper des questions liées aux troubles de santé mentale et à l'usage problématique de substances au moyen d'activités de sensibilisation et d'éducation et en ajoutant ces questions au programme des travaux d'un groupe d'experts approprié. La note A40-WP/125, présentée par les Émirats arabes unis, demande aussi à l'OACI d'être proactive dans l'éducation des titulaires de licences sur la consommation de médicaments et d'alcool, d'effectuer un sondage mondial et une analyse sur la capacité des États de comprendre et de surmonter le problème de l'usage de substances psychoactives, et d'élaborer un cadre pour le partage de données et de renseignements médicaux entre États. La note A40-WP/123, présentée également par les Émirats arabes unis, demande que l'apnée obstructive du sommeil (OSA) soit reconnue comme un problème médical émergent et que des éléments indicatifs soient élaborés pour renforcer la sensibilisation et l'éducation sur l'OSA ainsi que sa détection. La Commission note que la sensibilisation accrue et la promotion de la santé en ce qui concerne l'OSA et les troubles de santé mentale et d'usage de substances sont pris en compte dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel* et les orientations pertinentes, notamment le *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) et le document « Fitness to fly », une publication commune de l'OACI, l'IATA et l'IFALPA. Ces documents sont conformes aux dispositions en matière de gestion de la sécurité figurant dans l'Annexe 19. La Commission estime que le contenu des notes de travail devrait être communiqué aux groupes d'experts compétents qui ont des flux de travail sur les sujets ci-dessus. Elle convient aussi du partage des informations et des meilleures pratiques entre les États.

30.38 Des notes d'information sont présentées par le Brésil (A40-WP/540), la Chine (A40-WP/300), les Émirats arabes unis (A40-WP/169), l'Indonésie (A40-WP/553) et le Japon (A40-WP/445 et A40-WP/446).

Gestion de la sécurité

30.39 La Commission examine la note A40-WP/143, présentée par le Qatar, qui demande à l'OACI d'élaborer une enquête sur la culture de sécurité, avec l'ensemble complet d'informations nécessaire à son exécution, et invite les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) à mener cette enquête et à inclure une analyse des résultats dans leurs rapports annuels respectifs afin de signaler tout soutien à apporter dans les domaines nécessitant une plus grande attention. Des préoccupations sont exprimées sur le fait que le concept de culture de sécurité est compris et interprété de nombreuses manières différentes ainsi que sur les différences entre les cadres juridiques concernant la protection des données de sécurité et de leurs sources ; il faut tenir compte de cela avant d'imposer une façon commune d'évaluer la culture de sécurité en tant que base pour une métrique commune. La Commission recommande que le Conseil examine les propositions, de même que les préoccupations exprimées, compte tenu des priorités actuelles financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

30.40 La Commission examine la note A40-WP/98, présentée par les Émirats arabes unis, qui propose de renforcer les dispositions de l'OACI afin de resserrer les liens entre les activités d'enquête sur les accidents et les incidents et les programmes nationaux de sécurité (PNS) et souligne qu'il faut améliorer les questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) relatives au PNS. La Commission convient de recommander que la teneur de la note A40-WP/98 soit portée à l'attention des groupes d'experts compétents.

30.41 Le Canada présente la note A40-WP/258 et en modifie la portée de manière à inclure les organismes responsables de la conception de type et de la construction « d'aéronefs » en plus des organismes responsables de la conception de type et de la construction de moteurs et d'hélices. La note

propose de repousser la date d'application du 7 novembre 2019 fixée pour l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, concernant la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par les organismes responsables de la conception de type et de la construction de moteurs et d'hélices. La Commission note qu'une fois une norme adoptée par le Conseil et la date d'entrée en vigueur passée (à savoir la date jusqu'à laquelle les États peuvent faire connaître leur désapprobation, conformément à l'article 90 de la Convention de Chicago), la norme est applicable. Étant donné que l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 est entré en vigueur le 11 juillet 2016, une proposition de repousser la date d'application doit faire l'objet du processus établi d'amendement des normes. La Commission note également que la norme imposant aux organismes responsables de la conception ou de la construction d'aéronefs de mettre en œuvre un SGS est devenue applicable le 14 novembre 2013 ; lorsqu'un organisme responsable de la conception et de la construction d'un moteur ou d'une hélice n'a pas de SGS, le moteur ou l'hélice sont nécessairement visés par le SGS de l'organisme responsable de la conception et de la construction de l'aéronef concerné. Il est rappelé aux États qu'ils ont l'obligation, en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago, de notifier les différences à l'OACI s'ils jugent impossible de respecter l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 d'ici la date d'application du 7 novembre 2019, ou s'ils sont dans l'incapacité d'harmoniser leurs règlements avec les dispositions de cet amendement avant cette date. Des préoccupations sont exprimées selon lesquelles un report de l'application de l'amendement pour ces organisations pourrait influencer négativement sur l'efficacité de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité en général ; l'OACI devrait se concentrer sur la production de questions de protocole USOAP de grande qualité concernant les PNS et sur l'exécution dès que possible d'évaluations USOAP des PNS. Étant donné que seuls quelques États disent appuyer la note, la Commission décide de ne pas recommander un report de la date d'application déjà fixée.

30.42 Des notes d'information sont présentées par le Brésil (A40-WP/539) ; la République dominicaine (A40-WP/370) ; le Japon (A40-WP/502) ; le Nicaragua (A40-WP/70 Révision n° 1) ; et le Qatar (A40-WP/146).

Questions relatives aux enquêtes sur les accidents et à l'espace aérien

30.43 La Commission examine la note A40-WP/398, présentée par l'Argentine, qui souligne l'importance de suivre de près les mesures de suivi relatives aux recommandations de sécurité. Elle demande également au Conseil de diffuser des programmes et des procédures pour le suivi des recommandations de sécurité en publiant les programmes existants élaborés dans certains États, et demande que l'OACI trouve un mécanisme pour apporter des fonds afin d'appuyer l'élaboration de ces programmes dans les États. La Commission convient de recommander que la proposition soit renvoyée au Conseil pour examen approfondi, en reconnaissant que les programmes et les procédures actuels relatifs au suivi des recommandations de sécurité pourraient être mis à disposition sur un site web de l'OACI pour utilisation par les États qui n'ont pas de tels programmes.

30.44 La Commission examine la note A40-WP/416, présentée par l'Argentine, qui traite du suivi psychophysique des enquêteurs des accidents d'aviation après le travail sur le terrain lorsqu'ils ont été exposés à divers agents ou dangers agressifs. La Commission note que la Circulaire 315 — *Dangers des sites d'accidents d'aviation* contient des indications sur la gestion des risques de santé du travail lors des enquêtes sur les accidents ; cependant, elle ne traite pas du suivi psychophysique des enquêteurs. La Commission convient de renvoyer l'établissement d'un programme de suivi psychophysique pour les enquêteurs au Conseil pour examen approfondi en tenant compte des priorités existantes financées par le budget et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires. La Commission encourage également les États qui n'ont pas mis sur pied de tels programmes à fournir des informations en temps utile sur leur

mise en œuvre et encourage les États à appuyer les RASG dans les délibérations sur l'établissement d'un programme de suivi psychophysique des enquêteurs.

30.45 La Commission examine la note A40-WP/347 et le Rectificatif n° 1, présentés par Trinité-et-Tobago avec le soutien d'Antigua-et-Barbuda, de la Dominique, de la Grenade, de la Jamaïque, de Saint-Kitts-et-Nevis, de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent-et-les Grenadines⁹, qui traitent des défis rencontrés par certains États pour se conformer aux dispositions sur les enquêtes contenues dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. La note suggère qu'un groupe d'experts passe en revue le processus utilisé pour auditer la conformité des États aux SARP de l'Annexe 13 et au *Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) ; recommande une restructuration de l'Annexe 13 et des éléments indicatifs connexes pour différencier les exigences de conformité entre les États les moins développés et les États qui ont des industries d'aviation complexes au moyen d'une série différente de questions de protocoles (PQ) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). La Commission note que l'USOAP CMA respecte les principes d'universalité, et applique une approche systématique, cohérente et objective dans l'exercice de ses activités, ce qui permet au programme de suivre tous les États membres de l'OACI d'une manière normalisée et uniforme.

30.46 La Commission rappelle aussi que les conclusions de l'USOAP indiquent que certains États n'ont pas pu mettre en œuvre un système d'enquête efficace en raison, généralement, d'un manque de ressources humaines et financières ainsi que d'un manque de législation et de règlements appropriés. Il est de plus rappelé qu'un système régional d'enquête peut fournir des économies d'échelle en permettant un partage des ressources nécessaires. À cet effet, l'OACI a publié des éléments indicatifs complets sur les systèmes régionaux d'enquête dans le Doc 9946, *Manuel sur l'organisation régionale des enquêtes sur les accidents et incidents*, et des dispositions sur la délégation d'une enquête à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents ou incidents (RAIO) ont été introduites dans l'Annexe 13 en 2010. Il est en outre à rappeler à la Commission que la Résolution A38-12 de l'Assemblée : *Récapitulatif des politiques permanentes de l'OACI et des pratiques connexes relatives spécifiquement à la navigation aérienne* recommande que les États collaborent aux enquêtes sur les accidents, et que les États et les RAIO fournissent une assistance. À la lumière de ce qui précède, la Commission reconnaît les défis rencontrés par certains États dans l'exercice de leurs obligations d'enquête et invite ces États à envisager d'établir d'autres mécanismes de coopération pour les enquêtes, comme solution de rechange pour les RAIO.

30.47 La Commission examine la note A40-WP/96, présentée par les Émirats arabes unis, qui demandent que l'OACI établisse et abrite un recueil des facteurs humains et organisationnels rassemblés à partir des enquêtes sur les accidents et les incidents, et de l'application des approches des gestions des risques. Le but d'un tel recueil de données serait de faciliter les services de consultation pour les États qui disposent de moins de ressources. Elle examine également le site web public existant sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI), sur la bibliothèque électronique OACI de rapports finaux, qui contient quelque 2 000 rapports, et sur les informations fournies aux enquêteurs de sécurité par la Société internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI). Elle recommande que le Conseil examine les propositions concernant les priorités existantes financées par le budget 2020-2022.

⁹ Et également appuyés par les États suivants non-membres de l'OACI : Anguilla, Îles vierges britanniques, Guadeloupe et Martinique.

30.48 La Commission examine la note A40-WP/149, présentée par la Fédération internationale des familles des victimes d'accidents aériens (ACVFFI), qui propose qu'un amendement de l'Annexe 13 soit élaboré pour exiger la traduction du rapport final d'enquête de sécurité dans les langues des pays d'origine des victimes et de leurs familles. La Commission rappelle la Résolution A39-27 de l'Assemblée : *Assistance aux victimes des accidents d'aviation et à leurs familles*, et note que les barrières linguistiques ont posé certaines difficultés pour fournir des informations en temps opportun aux familles. Tout en reconnaissant l'importance pour les familles des victimes d'accident de comprendre convenablement les informations contenues dans le rapport final d'enquête, la Commission est également d'avis qu'en plus d'entraîner une réduction des ressources pour l'enquête, cette traduction constituerait un défi pour un État chargé de l'enquête vu les nombreuses différentes nationalités qui peuvent être concernées dans un accident majeur. La Commission convient que le Conseil devrait examiner la possibilité d'étoffer les éléments indicatifs pertinents pour traiter de la question, en tenant compte des perspectives exprimées dans les discussions, et des priorités existantes financées par le budget 2020-2022 et de la disponibilité des ressources extrabudgétaires.

30.49 Des notes d'information sont présentées par l'Argentine (A40-WP/384) ; l'Indonésie (A40 WP/513) ; et la République de Corée (A40-WP/377).

30.50 La Commission se penche sur la note A40-WP/162, présentée par la République populaire démocratique de Corée (DPRK). Elle note l'analyse des incidences qui y figure concernant la suspension des services aériens commerciaux, notamment le SADIS, la SITA et Jeppesen. Constatant les efforts déployés par la DPRK afin de rétablir ces services pour la sécurité de l'aviation civile internationale, la Commission reconnaît l'importance du respect des résolutions applicables des Nations Unies (ONU) ainsi que de la Convention de Chicago et de ses Annexes. La Commission apprend que le Conseil de l'OACI est tenu constamment informé sur cette question, y compris les faits nouveaux, et qu'il maintient la coordination avec l'ONU, selon les besoins, pour soutenir la sécurité de l'exploitation aérienne civile internationale.

30.51 La Commission examine la note A40-WP/138, présentée par Kiribati, qui donne des informations sur le Forum des États insulaires du Pacifique (PIF) et ses petits États insulaires (SIS) sur la gestion de l'espace aérien supérieur dans le Pacifique Sud. La Commission note le contenu et prend acte du contenu de la note et reconnaît que les propositions de changement de l'espace aérien viennent au chapitre plus large des amendements des plans régionaux de navigation aérienne. À cet égard, la Commission rappelle que ces amendements qui concernent la fourniture des installations et services de navigation aérienne à la navigation aérienne internationale, sont régis par des procédures formelles approuvées par le Conseil de l'OACI, et que les premières étapes initiales restent de la responsabilité des États pertinents et, selon les besoins, du bureau régional de l'OACI concerné.

30.52 La Commission examine la note A40-WP/170, présentée par l'Ukraine, qui présente une vue d'ensemble des aspects de la gestion du trafic aérien (ATM) et des questions de sécurité dans la région d'information de vol (FIR) Simferopol, où la responsabilité des services de trafic aérien (ATS) a été déléguée à l'Ukraine. La Commission note les mesures prises par l'Ukraine pour faciliter la sécurité de la fourniture des services de navigation aérienne et normaliser les courants de trafic aérien au-dessus des hautes mers dans la FIR Simferopol, sur la base de la nécessité suprême pour tous les États de se conformer à la Convention de Chicago et à ses Annexes. La Commission note en outre que cette question est du ressort de l'Équipe de travail sur la Mer Noire (BSTF) du Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA). Le BSTF a été établi pour appuyer l'initiative de l'OACI de normaliser progressivement le courant du trafic aérien dans l'espace aérien au-dessus de la Mer Noire et de créer le mécanisme de coordination nécessaire pour permettre et mettre en œuvre des solutions opérationnelles

et techniques mutuellement acceptables par toutes les parties. La Commission appuie le BSTF et l'encouragement à poursuivre ses efforts.

Questions diverses

Cadre de confiance, systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), gestion du trafic aérien (ATM)

30.53 La Commission examine la note A40-WP/295, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui analyse les cadres de la cybersécurité de l'aviation dans le contexte des contrôles de cybersécurité non spécifiques au secteur utilisés par les États, et propose que l'OACI mette l'accent sur l'élaboration de principes forts et convenus de cybersécurité auxquels les États pourraient se référer. La Commission examine également la note A40-WP/197, présentée par le Brésil, qui souligne la nécessité d'un cadre de confiance dans l'aviation pour assurer l'interopérabilité et éviter la divergence des efforts entre les États et les régions, et la note A40-WP/369 présentée par l'ICCAIA, qui appelle la promotion soutenue d'un cadre de confiance mondialement harmonisé en coordination avec la stratégie de l'OACI sur la cybersécurité tout en assurant des consultations appropriées avec les experts de l'industrie.

30.54 La Commission note que les mesures proposées dans les trois notes sont alignées sur celles adoptées par le Conseil de l'OACI concernant la Recommandation 5.4/1 de l'AN-Conf/13, et sur la Résolution A39-19 de l'Assemblée. Conformément à la stratégie sur la cybersécurité, l'OACI travaille de manière coordonnée, horizontale et transversale pour contrer stratégiquement les menaces cybernétiques, en impliquant les États, la communauté militaire, l'industrie ainsi que les parties prenantes non traditionnelles de l'aviation telles que les organes dirigeants de l'internet. La Commission note également que le travail sur le cadre de confiance progresse rapidement depuis l'AN-Conf/13 et que ceci comprend l'élaboration de méthodes, de processus et d'orientations agnostiques de technologie en faveur de la communauté aéronautique pour la réduction de la surface de la menace cybernétique et pour garantir la résilience et l'interopérabilité du système de navigation aérienne. Un appui fort a été reçu jusqu'ici de la part des États, de l'industrie et d'autres parties prenantes.

30.55 La Commission examine la note A40-WP/465, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), avec l'appui des États de la région SAM de l'OACI¹⁰ et de la CLAC et reconnaît que le travail de l'OACI pour l'élaboration d'éléments indicatifs et d'activités de formation pour soutenir la mise en œuvre des SARP liées aux RPAS est profitable aux États et aux régions. La Commission note que les activités susmentionnées sont en cours au sein de l'OACI et recommande qu'elles se poursuivent.

30.56 La Commission examine la note A40-WP/120, présentée par l'ICCAIA et l'IFALPA, qui demandent à l'OACI d'établir des procédures opérationnelles pour une stratégie mondiale relative à l'espace aérien supérieur pour une mise en œuvre mondiale qui assure l'interface avec toutes les opérations des aéronefs, y compris les opérations dans l'espace commercial. La Commission note que l'application de la Recommandation 5.1/1 de l'AN-Conf/13 — Opérations au-dessus du niveau de vol 600 est en cours, et convient que toute prédétermination de limites uniformes telles que les frontières verticales, serait prématurée en l'absence d'une autre consultation.

30.57 La Commission examine la note A40-WP/419, présentée par le Cameroun, qui souligne les avantages inhérents aux arrangements régionaux de recherches et sauvetage (SAR) pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*. La Commission rappelle que ces accords, pour être conformes à l'Annexe 12, doivent être coordonnés de manière

¹⁰ Bélice, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyane, Honduras, Nicaragua, Panama, Pérou et Uruguay.

appropriée et avec les États concernés. Il est également noté que pour faire avancer ces questions, tout amendement subséquent du plan régional de navigation aérienne électronique (eANP) reste une prérogative régionale.

30.58 La Commission examine la note A40-WP/85, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne¹¹, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile¹², ainsi que par EUROCONTROL, qui recommande une planification mondiale collaborative de la conception de l'espace aérien, axée sur les réseaux de la gestion des courants de trafic aérien, et de l'interopérabilité opérationnelle et technique. La Commission, reconnaissant l'importance d'interconnecter les réseaux régionaux/sous-régionaux et de l'échange de données ATM à travers les régions, note que l'application de la Recommandation 3.3/1 : Opérations de réseaux (NOPS) de la Conférence AN-Conf/13 est en cours. Elle note également que les mesures demandées font partie des efforts en cours de l'OACI et recommande que la teneur de la note de travail soit communiquée aux groupes d'experts compétents.

30.59 La Commission examine la note A40-WP/137, présentée par les Émirats arabes unis, qui souligne les avantages de la fusion des données dans la production d'informations plus consistantes, plus exactes et plus utiles que celles qui sont fournies par une source de données individuelle. La note reconnaît également la nécessité de l'intégration avec les systèmes existants tels que iSTARS. La Commission note que, par rapport à la Recommandation 7.1/1 de l'AN-Conf/13, qui a été approuvée par le Conseil, l'OACI est en train de prendre des mesures sur la prise de décisions axée sur les données, la poursuite du développement des iSTARS et du Système de contrôle des informations de sécurité (SIMS), une forme de centre de fusion de données. Ces activités sont en cours et comprennent la coordination avec les États membres de l'OACI par le biais des groupes régionaux pertinents ainsi que des réunions bilatérales.

30.60 La Commission examine la note A40-WP/417, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), qui souligne les progrès réalisés par les États des régions Caraïbes (CAR) et Amérique du Sud (SAM) dans la mise en œuvre et l'interconnexion de leurs centres de système de traitement de messages ATS (AMHS). La Commission note les progrès réalisés à cet égard et l'importance de la poursuite de la coordination entre les États concernés, pour faire avancer ce projet. La Commission note que les dispositions existantes soutiendront les utilisations prévues du système AMHS que la poursuite de la coordination au niveau régional assurera que les objectifs du plan régional soient atteints.

30.61 La Commission examine la note A40-WP/359, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), qui souligne les enjeux pratiques de la coopération civilo-militaire entre les États des régions d'information de vol (FIR) adjacentes dans les régions CAR et SAM de l'OACI. Elle reconnaît l'importance d'une coordination et d'une collaboration étroites sur le plan civilo-militaire entre États adjacents, et note que les mesures proposées concordent avec la recommandation 3.4/2 de la Conférence AN-Conf/13 approuvée par le Conseil. Elle prie instamment les États de poursuivre leurs efforts à l'appui de la coopération et de la collaboration civilo-militaires d'une frontière à l'autre de l'espace aérien.

¹¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Eston, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède.

¹² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, République de Moldova, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

30.62 La Commission examine la note A40-WP/119, présentée par la CANSO, l'ICCAIA et Singapour, qui traite des difficultés que rencontrent les ANSP dans leurs efforts destinés à assurer de façon sûre et efficace les capacités nécessaires pour répondre à la croissance annoncée du trafic, et qui propose un certain nombre de mesures pour réaliser les objectifs établis dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Elle constate que les mesures proposées sont conformes aux mesures prises par le Conseil de l'OACI comme suite à la recommandation 4.3/1 de la Conférence AN-Conf/13. Néanmoins, le contenu de la note, en particulier les aspects se rapportant à la nécessité d'examiner les interdépendances entre domaines clés de performance, devrait être renvoyé au groupe d'experts approprié pour examen complémentaire. La Commission convient qu'il faudrait prier instamment les États de renforcer leur collaboration et leurs partenariats pour relever les défis communs, de faciliter un financement suffisant des systèmes ATM et de l'infrastructure CNS, et de faire en sorte que les mécanismes de financement appropriés soient en place afin de permettre un déploiement effectif des améliorations opérationnelles.

Exploitation et infrastructure des aéroports (AOI)

30.63 La Commission examine la note WP/393, présentée par le Cameroun, qui traite des incidences de l'occupation illégale d'aéroports sur l'exploitation et le développement sûrs des aéroports. Cette note met en avant une série de mesures visant à sécuriser et à préserver les réserves foncières aux fins du développement futur et de l'exploitation sûre et ininterrompue des aéroports. La Commission note que des dispositions adéquates de l'OACI existent déjà, ou qu'elles sont en train d'être élaborées, et soutient la nécessité de mieux faire connaître cette question.

30.64 La Commission examine la note A40-WP/144, présentée par le Qatar, qui demande à l'OACI de revoir les dispositions relatives à la certification des aérodromes afin d'assurer la couverture de la certification des aérodromes dont les responsabilités opérationnelles sont partagées entre des organisations indépendantes. Elle souscrit aux mesures proposées et est informée que les mesures destinées à l'OACI s'inscrivent dans le cadre du programme des travaux actuel.

30.65 La Commission examine la note A40-WP/218, présentée par les Émirats arabes unis, sur la nécessité de renforcer l'appui à la gestion de l'information aéronautique (AIM) et au rôle que l'initiative Aucun pays laissé de côté pourrait jouer. Elle convient que l'OACI devrait continuer à appuyer et à encourager la participation active de tous les États aux efforts de mise en œuvre et de modernisation de l'AIM à l'échelle mondiale.

30.66 La Commission examine la note WP/264, présentée par l'Indonésie, qui propose d'utiliser un système de traitement intégré des systèmes d'information aéronautique basés sur le Web (I-WISH) pour appuyer le processus de prise de décision en collaboration (CDM). Elle prend acte de la note A40-WP/264 et convient d'en porter le contenu à l'attention du groupe d'experts approprié.

30.67 La Commission examine la note A40-WP/449, présentée par le Venezuela (République bolivarienne de) qui porte sur des questions à prendre en considération lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM). Elle note avec satisfaction l'offre d'appui à la mise en œuvre qui est formulée et est informée qu'un groupe d'experts s'intéresse déjà aux activités relatives au modèle d'échange susmentionné. Cela étant, elle convient de porter le contenu de la note à l'attention du groupe d'experts approprié.

30.68 La Commission examine la note A40-WP/207, présentée par l'ICCAIA, l'ACI, la CANSO et l'IFATCA. Elle reconnaît les exigences croissantes en matière de sécurité, de fiabilité, d'interopérabilité et d'universalité des systèmes CNS pour assurer un transport sûr, efficace et rentable, ainsi que la nécessité de protéger le spectre alloué à ces systèmes, et estime que les États devraient soutenir activement les positions de l'OACI lors de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2019 de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (CMR-19). Sous réserve des priorités actuelles financées au moyen du budget 2020–2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires, la Commission convient que, conformément à la recommandation 2.2/1 de la Conférence AN-Conf/13, l'OACI devrait lancer une étude pluridisciplinaire « sur les moyens de faire évoluer, à court, moyen et long terme, la stratégie nécessaire pour les CNS et l'accès au spectre ainsi que les feuilles de route technologiques [...] »

Exploitation (OPS)

30.69 La Commission examine la note A40-WP/179, présentée par le Brésil, qui porte sur un concept de « double » supervision pour la banalisation d'aéronefs à court terme. Elle constate que les mesures énoncées dans la note A40-WP/179 sont traitées par la Recommandation 7.3/1, alinéa f), de la Conférence AN-Conf/13 et qu'elles ont été approuvées par le Conseil ; il est prévu que des progrès seront accomplis au cours du triennat 2020-2022. La Commission note que le groupe d'experts compétent sera informé des questions soulevées de façon à fournir un contexte pour son travail.

30.70 La Commission examine la note A40-WP/304, présentée par la Chine, qui met en avant les difficultés liées à l'exploitation d'aérodromes à haute altitude, entre autres des conditions météorologiques défavorables, des capacités de navigation limitées et les effets de l'hypoxie causée par la rareté de l'oxygène. Elle constate que la suite à donner proposée a été présentée à la 39^e session de l'Assemblée, puis approuvée par le Conseil, et ajoutée au programme des travaux du groupe d'experts approprié.

30.71 La Commission examine la note A40-WP/110, présentée par la République de Moldova, qui recommande l'élaboration de SARP exigeant l'installation d'un mécanisme de serrures à contrôle centralisé pour les compartiments de rangement supérieur à bord des aéronefs passagers, à utiliser en cas d'évacuation. Cette note préconise aussi des recommandations et des orientations à l'intention des États et de l'industrie pour harmoniser les dispositions relatives aux bagages à main et à la gestion de ces bagages en cas d'évacuation, afin d'atténuer les risques de sécurité. La Commission est informée que le Document 10086 de l'OACI, *Manuel d'informations et d'instructions pour la sécurité des passagers*, publié en 2018, contient des orientations sur la question des bagages de cabine en cas d'évacuation. Elle convient que la teneur du débat et la note de travail devraient être communiqués au groupe d'experts compétent.

30.72 La Commission examine la note A40-WP/287, présentée par le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande, la France et les Pays-Bas, qui demandent à l'OACI et aux États de continuer à prioriser l'atténuation des risques de sécurité liés au transport de batteries au lithium non conformes à bord d'aéronefs, notamment celles qui ne sont pas déclarées comme marchandises dangereuses, celles qui sont mal déclarées en tant que marchandises présentant un danger moindre, et celles qui ne répondent pas aux exigences d'essai établies. Elle est informée que la question des risques introduits par des entités dans la chaîne d'approvisionnement du fret figure déjà au programme des travaux de l'Organisation. L'OACI continuera à prioriser les efforts visant à atténuer les risques de sécurité liés au transport de batteries au lithium par voie aérienne.

30.73 La Commission examine la note A40-WP/173, présentée par la CANSO, l'ACI et l'ICCAIA, qui porte sur les avantages obtenus grâce à la mise en œuvre de procédures de qualité de navigation requise selon une approche (APCH) à autorisation obligation (RNP AR). Elle reconnaît qu'il est important d'élaborer des procédures RNP AR, le cas échéant, et recommande aux États d'envisager leur utilisation. Elle note que des groupes d'experts appropriés s'occupent actuellement d'élaborer des orientations pour les procédures RNP AR dans le cadre du programme des travaux existant.

30.74 La Commission examine la note A40-WP/272, présentée par l'ICCAIA, l'IBAC et l'IFALPA, qui exige de l'OACI qu'elle accorde la priorité aux travaux relatifs aux opérations d'hélicoptères et qu'elle envisage la nécessité de nouvelles dispositions. Elle note que l'exploitation des hélicoptères figure au programme actuel des travaux de plusieurs groupes d'experts, et prie instamment les États de collecter et d'échanger de bonnes pratiques à l'appui de ces vols par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre.

Section des enquêtes sur les accidents (AIG), Programme national de sécurité (PNS) et Système de gestion de la sécurité (SMS)

30.75 La Commission examine la note 140-WP/69 présentée par le Nicaragua, et prend note des efforts déployés par ce pays afin de mettre sur pied un service d'enquête sur les accidents indépendant sur le plan fonctionnel, conformément à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation*, à travers lequel l'Agence nicaraguayenne d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation (ANIA) rend compte directement à la Présidence de la République. En ce qui concerne le plan d'action proposé pour l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires sur les activités d'enquête sur les accidents, la Commission rappelle que la Circulaire 315 — *Dangers des lieux d'accidents d'aviation*, fournit des orientations notamment sur les risques sanitaires posés par les substances chimiques et inflammables suite aux accidents. La Commission est informée que des éléments indicatifs sur la protection de l'environnement sur le lieu d'un accident sont en cours d'élaboration.

30.76 Examinant la note A40-WP/99 présentée par les Émirats arabes unis, la Commission relève qu'un logiciel d'enquête sur les accidents serait une solution viable pour une gestion efficace des ressources d'enquêtes. La Commission note également que le « Système de gestion d'enquêtes sur les accidents d'aviation (UAE AIMS) » des Émirats arabes unis a contribué à améliorer l'efficacité de plusieurs fonctions d'enquête, et que les États devraient réfléchir aux avantages de l'introduction dudit logiciel dans les procédures d'enquête. La Commission convient que les États devraient aussi partager leurs expériences de l'utilisation de logiciels d'enquêtes sur les accidents.

30.77 La Commission examine la note A40-WP/100 présentée par les Émirats arabes unis qui lance un appel à l'OACI afin qu'elle élabore un cadre de compétence OACI pour les enquêteurs. Elle reconnaît le rôle important joué par les enquêteurs dans la conduite efficace des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et note que le groupe d'experts compétent est déjà en train d'accomplir des progrès sur cette tâche.

30.78 La Commission examine la note A40-WP/147 présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) et note la demande d'envisager, notamment l'élaboration d'une Pratique recommandée afin que les exploitants d'aéroport élaborent des plans appropriés pour porter une assistance efficace et en temps voulu aux victimes d'accidents et à leurs familles dans le cadre de leurs plans d'urgence. Elle note que l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, contient actuellement des dispositions relatives à l'élaboration d'un plan d'urgence aux aéroports et que le *Manuel des services d'aéroport*, 7^e Partie —

Planification des mesures d'urgence aux aéroports (Doc 9137) fournit des orientations complémentaires. En ce qui concerne les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* sur l'assistance aux familles, et la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998), qui englobent les exploitants d'aéroports, la Commission note que le Doc 9137 devait être mis à jour dans le cadre du programme des travaux actuel de l'OACI. Elle convient que le contenu de la note A40-WP/147 devrait être porté à l'attention des groupes d'experts compétents.

30.79 La Commission examine la note A40-WP/231 présentée par l'Australie et coparrainée par le Canada, la Nouvelle-Zélande et Singapour qui recommande à l'OACI d'appuyer les États ayant des systèmes aéronautiques de faible ampleur, tels que les Petits États insulaires du Pacifique, en leur fournissant des orientations ciblées et des ressources didactiques, et à travers le renforcement de l'engagement et de la coopération au niveau régional pour la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS). Soutenant ces propositions, la Commission note que des initiatives de l'OACI visant à résoudre ces questions étaient déjà en cours.

30.80 La Commission examine la note A40-WP/145 présentée par le Qatar qui propose l'ajout d'une nouvelle norme à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, visant à gérer le changement au niveau des États. Elle reconnaît que plusieurs initiatives de l'OACI sont en cours pour résoudre les questions soulevées dans cette note de travail et convient que la teneur de celle-ci soit communiquée aux groupes d'experts compétents.

30.81 La Commission examine la note A40-WP/316 présentée par la République bolivarienne du Venezuela et coparrainée par les États de la région SAM de l'OACI, ainsi que les États membres de la CLAC¹³, qui souligne la nécessité de recruter et de former le personnel d'appui afin de soutenir le système national de supervision de la sécurité en tant que base du PNS. La note A40-WP/351, présentée aussi par la République bolivarienne du Venezuela et parrainée par les États de la Région SAM de l'OACI et de la CLAC, ainsi que la note A40-WP/421 présentée par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et le Royaume-Uni, et coparrainée par l'Italie et la Macédoine du nord, appelle l'OACI à développer de nouvelles compétences associées aux fonctions liées à la mise en œuvre du PNS. La Commission reconnaît la nécessité de définir un ensemble de compétences globales liées à la gestion de la sécurité et qu'elles devraient être prises en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre du PNS. Il est aussi noté que le Doc 10070, *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors*, traite de quelques-unes de ces compétences.

— FIN —

¹³ Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.