



A41-WP/614
EX/287
4/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 23 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 23 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 23 : Innovation en aviation*Examen des processus de l'OACI et élaboration des normes de l'OACI*

23.1 Le Secrétariat de l'OACI a présenté la note WP/42, *Rapport sur la mise en œuvre de la résolution A40-27 de l'Assemblée, Innovation en aviation*, qui donne un aperçu des mesures prises au cours du dernier triennat pour mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée intitulée *Innovation en aviation*. Le Comité exécutif s'est félicité des travaux menés depuis la 40^e session de l'Assemblée. Il a aussi souscrit aux priorités de l'OACI en matière de promotion de l'innovation en aviation en vue d'appuyer les objectifs stratégiques de l'Organisation et les États membres de l'OACI. Les États membres sont encouragés à examiner leur participation à ces priorités et à toute activité future résultant des délibérations du Conseil. Enfin, le Comité exécutif a noté la pertinence des quatre dimensions de l'innovation définies dans la note et l'importance de l'innovation dans les approches, les systèmes et les technologies afin de faciliter la mise en œuvre de la résolution A40-27 et d'aider à la résilience du système aérien.

23.2 Le Canada a présenté la note WP/200, *Examen des processus de l'OACI pour contribuer à répondre aux tendances nouvelles et émergentes en aviation*, présentée conjointement avec le Japon et les États-Unis, avec l'appui de la Nouvelle-Zélande et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA). La note demandait à l'OACI de formaliser le processus de soumission directe pour stimuler une mise en œuvre rapide et tirer plus rapidement parti des avantages de l'innovation. Notant et accueillant favorablement les travaux en cours à l'OACI pour formaliser le processus de soumission directe, le Comité en a appuyé le concept et est convenu de porter à l'attention de l'organe chargé de l'examen les principes énoncés au paragraphe 2.4 de la note WP/200, notamment la nécessité de définir le niveau approprié d'interaction avec les groupes d'experts de l'OACI, l'ouverture à la technologie, et l'importance de l'indépendance de l'OACI.

23.3 Le Comité exécutif a pris connaissance de la note WP/325, *Optimiser l'élaboration des normes de l'OACI et des procédures connexes en vue d'une mise en œuvre effective*, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de la Thaïlande, de Singapour, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande et de l'ICCAIA. La note proposait des amendements de la résolution A39-22 de l'Assemblée, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences* afin de renforcer le respect des dates d'application des SARP.

23.4 Dans la note WP/111, *Approche graduelle pour l'applicabilité des SARP*, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA) et le Conseil international des aéroports (ACI) proposaient des modifications de la résolution A39-22 de l'Assemblée, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*, afin de renforcer le respect des dates d'application des SARP, au moyen d'une approche graduelle à partir de la date de mise en œuvre des SARP. Consciente des défis identifiés au titre du point 31 de l'ordre du jour, notamment l'analyse présentée dans la note WP/58, *Nouvelles initiatives de normalisation de l'OACI visant à améliorer l'efficacité du processus d'élaboration des normes — Projet d'intégration des communications, de la navigation, de la surveillance et du spectre (ICNSS)*, la réunion est convenue que les modifications proposées de la résolution A39-22 devraient être examinées par les groupes d'experts de l'OACI et qu'une

proposition d'amendement de ladite résolution devrait être présentée à la 42^e session de l'Assemblée. Reconnaissant les difficultés qu'éprouve le secteur pour respecter les dates d'application de certaines SARP, le Comité a estimé qu'un examen plus approfondi de l'approche proposée dans la note serait nécessaire et a recommandé que cet examen soit renvoyé au Conseil.

23.5 Le Comité a examiné la note WP/112 révision n° 1, *Élaboration des politiques et processus favorisant l'innovation*, présentée par l'ICCAIA, l'ACI, l'IFATCA et la CANSO. Le Comité a invité l'OACI à examiner des mécanismes permettant de tirer parti de l'expertise et des ressources de l'industrie pour aider à accélérer l'élaboration de projets de recommandations.

23.6 À l'issue de ses délibérations, le Comité a invité l'Assemblée à :

- a) entériner les priorités de l'OACI en matière de promotion de l'innovation en aviation pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI et les États membres de l'OACI, notamment l'élaboration d'une feuille de route pour la réglementation tirant parti des travaux existants de l'OACI et cadrant avec ceux-ci et la tenue d'autres réunions du Forum consultatif OACI-industrie ;
- b) appuyer les travaux de l'OACI visant à mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée, *Innovation en aviation*, et encourager les États membres à examiner leur participation aux priorités identifiées dans la note WP/42 et à toute activité future résultant des délibérations de l'organe directeur de l'OACI ;
- c) reconnaître la pertinence et l'importance de l'innovation dans les approches, les systèmes et les technologies pour faciliter la mise en œuvre de la résolution A40-27 et appuyer la résilience du système aérien ;
- d) appuyer les travaux en cours au sein de l'OACI pour formaliser le processus de soumission directe comme moyen d'appuyer la mise en œuvre rapide et l'innovation, et faire en sorte que les principes énoncés au paragraphe 2.4 de la note WP/200 soient portés à l'attention de l'organe compétent pour examen ;
- e) demander au Conseil de procéder à : a) l'évaluation des causes profondes des difficultés que rencontre à l'échelle mondiale le respect des dates d'application spécifiées pour certaines SARP ; b) l'identification et la définition des types de SARP qui devraient être examinées ; c) l'identification, l'application et le prototypage d'améliorations des processus, notamment d'une approche graduelle en matière de dates d'application pour l'élaboration des dispositions concernées ; d) l'évaluation de l'efficacité des changements de procédures ; e) sur cette base, la proposition d'amendements de la résolution A39-22 à la 42^e session de l'Assemblée ;
- f) demander à l'OACI d'utiliser les mécanismes de coopération existants et d'en définir de nouveaux pour tirer parti de l'expertise et des ressources de l'industrie pour obtenir des gains d'efficacité dans le processus d'élaboration des SARP ;
- g) demander à l'OACI d'appuyer la rationalisation des processus de certification et d'audit des États membres afin de faciliter l'intégration et l'utilisation des innovations.

Gouvernance et planification stratégique

23.7 Le Comité a examiné la note WP/356, *Feuille de route du secteur pour le ciel de demain*, présentée par la CANSO au nom de l'ACI, de l'IATA, de l'IBAC, de l'ICCAIA et de l'IFALPA, faisant état des principales activités menées en vue de réaliser la Vision du ciel de 2045 présentée dans la note

WP/360. Le Comité a noté que le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) est le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien de l'OACI et a invité le secteur à présenter le contenu de sa feuille de route pour le ciel de demain en utilisant les mécanismes OACI appropriés de mise à jour du GANP.

23.8 Le Comité a examiné la note WP/110 révision n° 1, *Enjeux juridiques et sociétaux de la mobilité aérienne émergente dans les zones métropolitaines*, présentée par l'ICCAIA au nom de l'ACI et avec le parrainage du Brésil. La note faisait ressortir la nécessité d'un dialogue à tous les niveaux de gouvernance au sein des États pour garantir le déploiement harmonieux de la mobilité aérienne urbaine (UAM). Le Comité a pris acte du fait que l'OACI avait un rôle crucial à jouer dans la recherche d'un consensus international pour appuyer l'harmonisation mondiale des différents aspects de la mobilité aérienne future. Étant donné que la mobilité aérienne future exigera de résoudre de multiples questions, notamment relatives à l'acceptabilité sociale, et conscient que l'OACI est bien placée pour rassembler les parties prenantes concernées, le Comité a exprimé son accord sur les propositions contenues dans la note WP/110 révision n° 1. Notant le ferme appui de la Commission technique à l'établissement d'un groupe d'experts chargé d'examiner la mobilité aérienne avancée (AAM), le Comité a recommandé de renvoyer cette proposition audit groupe d'experts ainsi qu'au Conseil pour examen futur, compte tenu des priorités déjà inscrites au budget 2023-2025 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires. Le Comité a noté en outre que les activités de dialogue énumérées dans la note WP/42 pourraient être appropriées pour faciliter la participation des parties prenantes concernées.

23.9 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/360, présentée par la CANSO au nom de l'ACI, de l'IATA, de l'IBAC, de l'ICCAIA et de l'IFALPA (WP/360).

23.10 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/481, présentée par International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS).

23.11 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/483 et de la note d'information WP/498, présentées par la République populaire de Chine.

23.12 À l'issue de ses délibérations, le Comité a invité l'Assemblée à :

- a) demander à l'OACI d'envisager de dialoguer avec les entités gouvernementales appropriées en ce qui concerne le fonctionnement de la mobilité aérienne urbaine (UAM), dans le cadre des travaux à venir de l'Organisation sur la mobilité aérienne avancée et des activités du nouveau groupe d'experts qui sera chargé de ces travaux, toujours au moyen des mécanismes énumérés dans la note WP/42 ;
- b) demander à l'OACI d'examiner la possibilité de faire progresser et de prioriser les activités identifiées dans la feuille de route de l'industrie pour le ciel de demain dans le programme des travaux de l'OACI pour le triennat 2023-2025.