



A41-WP/628
EX/292
6/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 24 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 24 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 24 : Programme d'assistance technique**Assistance technique de l'OACI**

24.1 Le Comité a examiné la note A41-WP/24, présentée par le Conseil, contenant un rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines suivants : sécurité de l'aviation, capacité et efficacité de la navigation aérienne, sûreté et facilitation, développement économique du transport aérien et environnement pour le triennat en cours (2020-2022). Le Comité a noté les travaux de mise en œuvre entrepris par l'OACI dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et a vivement encouragé les États à continuer de soutenir les travaux que l'Organisation mène en partenariat avec les États, les organisations internationales et régionales et le secteur aéronautique. La note A41-WP/24 réaffirme l'engagement constant de l'OACI à fournir une assistance aux États qui font face à des défis pour renforcer leur système d'aviation, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). En outre, il a noté et entériné la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, qui vise à harmoniser la gestion des activités d'assistance technique et de coopération technique grâce à l'unité d'action de l'OACI. Le Comité a conclu que le maintien de l'appui et des contributions des États et du secteur joue un rôle éminent pour renforcer les systèmes aéronautiques nationaux et résoudre les carences imminentes et majeures comme les préoccupations significatives de sécurité (SSC) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC). À cet égard, le Comité a demandé à l'Assemblée de prier instamment les États, les organisations internationales et régionales et le secteur de continuer à faire à l'OACI des contributions volontaires qui financeront les activités d'assistance technique.

24.2 Le Comité a examiné la note A41-WP/310, présentée par l'Équateur et soutenue par la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, la Colombie, le Guatemala, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), portant sur les progrès réalisés dans l'harmonisation des règlements de l'aviation de l'Amérique latine élaborés par le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), qui constitue le mécanisme régional de supervision de la sécurité pour l'Amérique latine, ainsi que sur les avantages que procure aux États l'adoption et/ou l'harmonisation de ces règlements. Le Comité s'est félicité des travaux importants entrepris par le SRVSOP et ses États membres pour élaborer et harmoniser leurs règlements dans le cadre des Règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR) et a encouragé les États à continuer d'harmoniser leurs règlements dans la mesure possible.

24.3 Le Comité a examiné la note A41-WP/240, présentée par le Guyana et soutenue par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), dans laquelle ces États font valoir que la supervision adéquate des opérations des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) constitue une capacité cruciale dont la mise en œuvre repose sur des éléments indicatifs, une formation et une assistance technique appropriés. Le Comité a noté les travaux récents de l'OACI et la mise à disposition d'un règlement type de l'OACI sur les UAS ainsi que du cours OACI sur les éléments fondamentaux relatifs aux aéronefs non habités, outils qui aident les États à remplir leurs fonctions de réglementation et de supervision des opérations UAS. Notant en outre que l'OACI a créé une trousse de mise en œuvre (iPACK) sur les UAS, le Comité s'est félicité des efforts de l'Organisation, a prié l'OACI de poursuivre l'élaboration de ces outils et a encouragé les États à utiliser ces ressources pour renforcer leurs capacités en matière de réglementation et de supervision.

24.4 Le Comité a examiné la note A41-WP/61, présentée par la Mongolie, avec le parrainage de l'Arménie et de l'Éthiopie, qui fait état des défis que doivent relever les petits États en développement sans littoral (PDSL) à l'heure de mettre en place des systèmes de transport aérien sûrs, réguliers, fiables et rentables, et de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur ces États. Le Comité, conscient de l'importance de déterminer les besoins des PDSL, a fermement appuyé la note, tout en constatant qu'il était nécessaire de réunir des ressources supplémentaires à cet effet. Il a aussi noté que dans le cadre de la nouvelle politique de soutien à la mise en œuvre de l'OACI, des efforts seront faits pour aider à cerner ces besoins et à y répondre lorsque des ressources, comme des contributions volontaires, seront disponibles.

24.5 Le Comité a examiné la note A41-WP/270, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui fait rapport sur le soutien et l'assistance aux petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP). Il a noté la proposition de mesures concrètes et réalisables que pourrait prendre l'OACI, compte tenu en particulier des enjeux fondamentaux auxquels doivent faire face les PEIDP pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) sur la sûreté. Il a cependant souligné qu'il convenait de mettre l'accent sur le renforcement des capacités et l'appui en matière de résolution des carences de sûreté plutôt que sur un assouplissement des normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et a noté que la Section de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC) de l'OACI ainsi que les bureaux régionaux de l'Organisation devraient se mobiliser activement compte tenu des ressources dont ils disposent pour apporter une assistance technique dans le domaine de la sûreté. Le Comité a aussi encouragé les États à continuer d'appuyer l'approche harmonisée de l'OACI avec les États, les organisations internationales et régionales, comme le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), et le secteur afin de contribuer à réduire le dédoublement des efforts d'assistance et d'agir par priorités. Il a également souligné qu'il importait que l'assistance et la formation en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) proposées par l'OACI soient coordonnées d'une région à l'autre, et qu'il fallait notamment mesurer l'efficacité de ces activités de sorte à pouvoir en quantifier les effets. Le Comité a aussi été saisi de la note A41-WP/283, qui porte sur les activités de renforcement des capacités du projet Sûreté de l'aviation civile en Afrique et dans la péninsule arabe (CASE) financé par l'Union européenne et mis en œuvre par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

24.6 Le Comité a examiné la note A41-WP/261, révision n° 1, présentée par les Samoa et coparrainée par les Îles Cook, Kiribati, Nauru, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Îles Salomon, les Tonga, les Tuvalu, Vanuatu et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), qui fait le point sur les progrès réalisés dans le Pacifique en ce qui concerne les recommandations de l'étude de faisabilité de l'OACI pour les petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP), la « Déclaration de Port Moresby sur la sécurité et la sûreté de l'aviation » et la déclaration ministérielle qui y est associée. Le Comité a noté les progrès réalisés sur certaines recommandations clés, en particulier celles qui concernent la révision du Traité relatif à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile des îles du Pacifique (PICASST) et l'évaluation d'une organisation régionale renforcée. Le Comité a également noté avec appréciation les travaux menés par l'OACI pour élaborer une feuille de route de mise en œuvre globale qui est au cœur des recommandations de l'étude, notamment les travaux en cours pour établir un poste d'agent de liaison de l'OACI auprès des PEIDP pour faciliter l'appui à ces États. Il a encouragé l'Organisation, sous réserve de la disponibilité des ressources, à continuer de soutenir les recommandations de l'étude sur les PEIDP. Il a prié instamment l'Assemblée de continuer d'apporter son appui et de contribuer aux travaux en cours à l'OACI pour améliorer les normes de l'aviation dans la région.

24.7 Le Comité a examiné la note A41-WP/301, révision n° 1, présentée par les Samoa et coparrainée par les Îles Cook, Kiribati, Nauru, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Îles Salomon, les Tonga, les Tuvalu, Vanuatu et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), qui présente une mise à jour sur les travaux visant à donner suite aux principaux résultats de la première Réunion régionale des ministres de l'aviation (RAMM/1) des États du Pacifique. Le Comité s'est félicité des progrès réalisés jusqu'à présent, de même que de la mise à jour fournie dans la note A41-WP/261. Il a prié instamment l'Assemblée de fournir au PASO l'appui technique nécessaire pour faire progresser l'établissement d'une organisation régionale renforcée chargée d'appuyer la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les petits États insulaires du Pacifique, soutenant ainsi les efforts en faveur d'une relance et d'une connectivité sûres de l'aviation dans ces États.

24.8 Le Comité a examiné la note A41-WP/60, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de la République dominicaine et de la Thaïlande, qui propose la création d'une base de données centralisée de l'OACI pour rendre compte de la conformité des principales séries de règlements types et de règlements harmonisés au niveau régional, utilisés par différents États et organisations régionales. Plusieurs États se sont prononcés en faveur de cette proposition et les États-Unis ont indiqué que des ressources financières seraient mises à disposition à cet effet. Le Comité est convenu de renvoyer ces recommandations au Conseil qui les examinera et les étudiera en profondeur, sous réserve des priorités et des contraintes budgétaires existantes.

24.9 Le Comité a examiné la note A41-WP/290, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres¹, qui présente l'activité d'assistance technique visant à soutenir les aéroports africains dans la quête d'opérations aéroportuaires plus sûres en partenariat avec le Conseil international des aéroports – Afrique (ACI-Afrique) et l'Union européenne - Projet UE-Afrique sur la sécurité dans l'aviation (EU-ASA). Il a également encouragé les États membres et les autres organisations internationales à faciliter et à soutenir cette initiative.

24.10 Des notes d'information, l'une présentée par la Tchéquie au nom des États membres² de l'Union européenne, des autres États membres³ de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), avec le parrainage du Brésil (A41-WP/283), et l'autre présentée par l'Équateur avec le soutien de la Bolivie (République plurinationale de), du Panama, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du) (A41-WP/587), ont été notées.

Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

24.11 Le Comité a examiné la note A41-WP/103, présentée par le Conseil, qui fait rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Il a noté que

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

des progrès importants avaient été accomplis pour renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique par suite des importants travaux réalisés et des grandes mesures appliquées au titre du Plan AFI en collaboration avec les partenaires aéronautiques. Il a aussi reconnu que dans le contexte actuel, il faudrait consacrer davantage d'efforts, de ressources et de temps au soutien et à la consolidation des acquis, en fournissant une assistance supplémentaire aux États afin de renforcer leur capacité de supervision de la sécurité et d'appuyer la réalisation des objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans la région.

24.12 Le Comité a examiné la note A41-WP/265 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres⁴, qui rend compte des réalisations considérables rendues possibles par la mise en œuvre du plan AFI, tout en soulignant le rôle des États africains, de la CAFAC et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) qui permettent de tirer parti de la coopération et de la collaboration avec l'OACI en vue de remédier aux carences constatées et d'améliorer ainsi les capacités de supervision de la sécurité dans les États. En conséquence, le Comité a entériné le maintien du plan AFI comme cadre essentiel pour combler les lacunes liées à la sécurité sur le continent africain, ainsi que sa reconduction de 2024 à 2030, et il a, par suite, prié instamment les États, les organisations internationales et régionales, les institutions financières et le secteur de continuer à fournir des contributions financières, en nature et autres pour appuyer la mise en œuvre du plan AFI.

24.13 Une note d'information présentée par la CAFAC au nom de ses 54 États membres⁴ (A41-WP/300) a été notée.

Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)

24.14 Le Comité a examiné la note A41-WP/40, présentée par le Conseil, contenant un rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL). Il a pris acte du fait que le Plan avait progressivement atteint la maturité nécessaire pour réaliser ses ambitions et son objectif, à savoir contribuer à rehausser durablement le niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté des États africains et améliorer leur conformité aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en dépit des difficultés causées par la pandémie de COVID-19. Ces réalisations ont été possibles grâce au renforcement des compétences techniques et à l'harmonisation des processus dans le cadre du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) de la CAFAC, au partage de ressources, à l'échange d'informations et à l'adoption d'innovations technologiques et de meilleures pratiques. Le Programme AFI-CES a été établi en se fondant sur un bassin d'experts disponible dans la région pour appuyer l'exécution des activités du programme des travaux du Plan AFI SECFAL et la mise en œuvre de projets propres aux États en utilisant les services des spécialistes déjà disponibles en Afrique.

24.15 Le Comité a également souligné l'importance d'établir un mécanisme de financement durable pour le Plan, afin de permettre l'achèvement des projets propres aux États et le lancement de nouvelles activités pour s'attaquer aux causes profondes des carences persistantes, identifiées par l'analyse des résultats des audits USAP-CMA. L'amélioration de l'efficacité et l'élimination des chevauchements,

⁴ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

le renforcement de la coopération et de la collaboration régionales et le plaidoyer en faveur d'un plus grand nombre d'activités de validation, continueront de caractériser les stratégies de planification à long terme et les stratégies connexes visant à maintenir et à garantir le bien-fondé du Plan. Le Comité a ensuite noté que la prolongation de l'échéance du Plan AFI SECFAL de 2024 à 2030, assortie d'un financement adéquat, conformément à la Feuille de route du GASeP et à ses révisions futures, était essentielle pour préserver le développement et le renforcement coordonnés de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique.
