



A41-WP/652
P/48
4/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 30 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les résolutions 30/1 et 30/2.

Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne**Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation**

30.1 La Commission a examiné la note A41-WP/46, présentée par le Conseil, dans laquelle il a proposé que l'édition 2023-2025 (quatrième édition) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) soit approuvée par l'Assemblée. La version révisée du GASP énonce la stratégie mondiale visant au renforcement continu de la sécurité de l'aviation. Elle fournit un cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (RASP et NASP) sont élaborés et mis en œuvre. La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve l'édition 2023-2025 du GASP.

30.2 La Commission a examiné les notes de travail suivantes qui portaient sur l'édition 2023-2025 du GASP : A41-WP/109, présentée par le Bangladesh ; A41-WP/118, présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Bangladesh, le Canada, la Chine, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la Thaïlande, la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) et l'Association du transport aérien international (IATA), ainsi que par les Fidji, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, les Samoa, les Îles Salomon, les États membres¹ de l'Union européenne (UE), les autres États membres² de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ; A41-WP/136, présentée par le Japon ; A41-WP/252, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États membres³ ; A41-WP/373, présentée par la Colombie et appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, El Salvador, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du) ; et A41-WP/94, présentée par l'ICCAIA, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA). Il a été pris note des préoccupations que suscitent les répercussions possibles du report de la date cible de la mise en œuvre effective du programme national de sécurité (PNS) de 2025 à 2028, car le PNS et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) sont importants pour aider les États et le secteur à gérer les risques auxquels les événements perturbateurs et les situations de crise exposent l'aviation. La Commission est convenue qu'il était nécessaire que l'OACI continue d'appuyer les régions et les États dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs RASP et de leurs NASP, conformément à la plus récente édition du GASP, en créant et en actualisant les outils, les orientations et les activités de renforcement des capacités afin d'aider toutes les parties prenantes à réaliser les objectifs du GASP. La Commission est convenue en outre de la nécessité que l'OACI, par l'intermédiaire de groupes d'experts compétents, prenne en compte, dans les prochaines éditions du GASP et les documents connexes, l'exploitation des aéronefs à l'échelle régionale, la mise en œuvre de nouvelles technologies, la transformation numérique, la résilience et l'environnement, ainsi que le besoin de coopération en matière de réglementation et de politiques harmonisées à l'appui du renforcement de la sécurité de l'exploitation.

30.3 Des notes d'information ont été présentées par Oman (A41-WP/116) et les États-Unis (A41-WP/582).

Faits nouveaux liés au Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

30.4 La Commission a examiné la note A41-WP/45, présentée par le Conseil, dans laquelle il est demandé que soit approuvée une mise à jour du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP – Doc 9750 –

Septième édition), et a proposé une optique pour la huitième édition. La septième édition du GANP, publiée sur le portail du GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), proposait une actualisation du domaine clé de performance « Sécurité » du cadre de performance du GANP, ainsi qu'un processus de maintenance pour le tenir à jour. Elle proposait aussi une mise en correspondance des services essentiels décrits dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) et des questions de protocole (PQ) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ainsi que des actualisations mineures des cadres des BBB et de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve la septième édition du GANP. Elle a appuyé l'optique proposée pour la huitième édition du GANP et proposé d'envisager de rendre le contenu du GANP disponible au format PDF afin d'en faciliter la consultation.

30.5 La Commission a examiné la note A41-WP/131, présentée conjointement par le Brésil, la Chine, les États-Unis, le Japon, Singapour et la Thaïlande, et est convenue que l'OACI définisse de nouveaux indicateurs de performance clés (KPI) pour le cadre de performance du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) applicable au concept d'opérations basées sur trajectoire d'opérations (TBO). La Commission a encouragé la communauté aéronautique à envisager d'utiliser de tels indicateurs, lorsqu'ils seront mis au point et convenus, afin de quantifier les avantages pour le TBO.

30.6 La Commission a examiné la note A41-WP/244 présentée par l'Uruguay et coparrainée par le Guyana et les États membres⁴ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui a appelé à une collaboration entre sécurité et navigation aérienne. La Commission a examiné les approches pratiques proposées pour renforcer la collaboration aux niveaux mondial et régional. La Commission a pris note du travail accompli, dans le cadre de l'actualisation du domaine clé de performance Sécurité, afin de définir des indicateurs de sécurité communs pour le GANP et le GASP. Afin d'améliorer davantage l'harmonisation entre le GANP et le GASP, la Commission est convenue que l'OACI devrait envisager, par l'entremise des groupes d'experts compétents, de définir un objectif de sécurité ambitieux commun et de faire référence aux catégories à risque élevé, objectifs et cibles du GASP dans le KPA sécurité du cadre de performance du GANP. La Commission est convenue d'encourager les groupes régionaux à travailler conjointement sur les questions transversales relatives au GANP et au GASP et à envisager d'organiser des ateliers de sensibilisation sur les liens entre les trois plans mondiaux de l'OACI, soit le GANP, le GASP et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

30.7 La Commission a examiné la note A41-WP/134, présentée par les Émirats arabes unis, qui a fait ressortir l'importance d'une harmonisation mondiale, régionale et nationale de la planification de la navigation aérienne basée sur les performances. La Commission a prié instamment les États ainsi que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre d'établir une approche de gestion basée sur les performances et de définir des objectifs de performance en fonction de leurs besoins.

30.8 La Commission a examiné la note A41-WP/148, présentée par l'Arabie Saoudite au nom des États de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)⁵, qui soulignait l'importance de la planification nationale de la navigation aérienne. Elle a approuvé la proposition de modification du projet de résolution présenté dans la note A41-WP/45, proposition qui figure dans l'appendice à la note A41-WP/148 et qui a été modifiée au fil des délibérations. La note WP/148 invitait l'OACI à avancer dans l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne dans les prochaines éditions du GANP et à recueillir et partager les meilleures pratiques, les enseignements et les résultats comparatifs liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.

30.9 La Commission a examiné les notes suivantes portant sur les difficultés et les possibilités associées au fait de faire progresser le système de l'aviation mondiale tout en maintenant la souplesse nécessaire pour intégrer les nouveaux concepts et les modes d'exploitation novateurs : A41-WP/237 et

Rectificatif n° 1, présentée par les États-Unis et coparrainée par la Thaïlande ; et A41-WP/87, présentée par l'ICCAIA et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et coparrainée par le Brésil. La Commission a noté l'actualisation en cours du concept opérationnel ATM mondial et l'examen de la feuille de route conceptuelle pour la huitième édition du GANP, et est convenue que les caractéristiques de cette nouvelle ère en matière de systèmes de gestion du trafic et de l'espace aériens, présentées dans la note A41-WP/87, soient portées à l'attention des groupes d'experts compétents. À cet égard, la Commission est convenue que la résolution proposée dans la note WP/87 n'était pas nécessaire. Elle a souligné la nécessité de soutenir les travaux de la table ronde sur les normes de l'OACI et la participation des industries non conventionnelles (non aéronautiques) au moyen des mécanismes en place. En ce qui a trait aux soumissions directes, la Commission a noté que le Comité exécutif examinait ces questions au titre du point 23 de l'ordre du jour.

30.10 La Commission a examiné la note A41-WP/133, présentée par le Japon, qui a souligné l'importance de l'environnement et en particulier l'amélioration collaborative du système de navigation aérienne afin de parvenir à la décarbonation pour le développement futur durable de l'aviation civile. La Commission a encouragé les États membres à échanger de l'information sur des mesures de développement durable de l'aviation et de collaborer davantage en faveur de la décarbonation en améliorant le système de navigation aérienne.

30.11 Les notes d'information fournies par le Brésil (A41-WP/286), les États-Unis (A41-WP/599) et le Japon (A41-WP/251) ont été notées.

30.12 À l'issue de ces discussions, la Commission est convenue de soumettre à la Plénière pour adoption le projet de résolution ci-après, qui remplace la résolution A40-1 de l'Assemblée :

Résolution 30/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

L'Assemblée :

Considérant que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des objectifs stratégiques, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne,

Reconnaissant *Consciente de* l'importance de cadres mondiaux et de plans régionaux et nationaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant *Consciente de* l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur les cadres mondiaux,

Reconnaissant *Consciente* que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé la troisième édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la sixième septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* ~~la troisième~~ l'édition 2023-2025 édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~sixième~~ septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système de la navigation aérienne, respectivement ;
2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité nécessaire ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, en collaboration et en coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;
6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, en évitant les doubles emplois ;
8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;
9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-12~~A40-1 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

L'Assemblée :

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent,

Reconnaissant *Considérant* que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

Reconnaissant *Considérant* les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

Reconnaissant que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

Notant que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit, qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries,

Reconnaissant *Considérant* la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

Reconnaissant *Considérant* qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis organisationnels et des risques en matière de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Reconnaissant *Considérant* que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant l'intention d'appliquer les principes de gestion de la sécurité une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à mettre en œuvre les initiatives de sécurité décrites atteindre les objectifs fixés dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

Notant la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques liés à des problèmes opérationnels identifiés s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS),

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien, y compris le transport aérien régional, et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un programme national de sécurité (PNS), y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;
3. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
4. *Prie instamment* les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, selon les besoins d'orientations et d'outils en appui à l'élaboration et l'exécution de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

L'Assemblée :

Considérant que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la résolution A40-4/A41-xx, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Reconnaissant Consciente de l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO₂,

Reconnaissant Consciente que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et transformation de la navigation aérienne,

Constatant que le partage des meilleures pratiques, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peut aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;
2. *Prie instamment* le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation et d'évolution, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;
3. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;
4. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices du GANP pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;
5. *Appelle* les États, les PIRG et l'industrie aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre ~~de ses dispositions~~ des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
6. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;
7. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales ~~et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne~~ qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et ~~l'harmonisation~~ l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;
9. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux ~~évolutions technologiques~~ technologies émergentes et en évolution et aux exigences opérationnelles ;
10. *Invite* l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des meilleures pratiques, des enseignements, et des résultats comparatifs liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.

Résultats pertinents de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) – Volet Sécurité

Résultats de la HLCC 2021 concernant les mesures opérationnelles liées à la pandémie de COVID-19

30.13 La Commission a examiné la note A41-WP/41 présentée par le Conseil, qui contient un rapport sur les travaux de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) en ce qui concerne le volet Sécurité. La Commission a reconnu l'importance de convoquer des réunions à l'échelon Division en amont des sessions de l'Assemblée dans le but de recommander des travaux techniques supplémentaires pour l'OACI en temps utile avant l'établissement du budget pour le triennat suivant et de permettre à la Commission technique de mettre l'accent sur des décisions et des plans de politique globaux, ce qui améliore l'efficacité des travaux de l'Assemblée.

30.14 La Commission, en examinant les notes A41-WP/104 présentée par le Bangladesh, A41-WP/188 présentée par le Japon, A41-WP/230 présentée par les Émirats arabes unis avec l'appui de l'Arabie saoudite, de Bahreïn, du Koweït, d'Oman et du Qatar, A41-WP/377 présentée par l'Indonésie, A41-WP/311 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres³ et A41-WP/534 présentée par les États membres⁶ de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), a rappelé les recommandations pertinentes de la HLCC 2021 et demandé à l'OACI et à ses États membres de continuer à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre ces recommandations qui pourraient être éclairées par le contenu des notes de travail en question. En outre, la Commission a résolument appuyé le contenu d'un certain nombre des notes. Prenant note de certaines préoccupations exprimées quant aux notes A41-WP/230 et A41-WP/377, la Commission est convenue que le contenu des notes devrait être renvoyé aux groupes d'experts compétents aux fins d'examen plus approfondi.

30.15 La Commission a examiné la note A41-WP/193, présentée par le Canada et coparrainée par le Costa Rica, la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, Oman, la République dominicaine, le Sénégal, les États membres¹ de l'UE, les autres États membres² de la CEAC et EUROCONTROL, concernant la nécessité de réviser l'Annexe 13 pour atténuer les situations de conflit d'intérêts lors des enquêtes de sécurité menées lorsqu'un aéronef est abattu, afin de renforcer la crédibilité et la transparence des enquêtes sur les accidents d'aviation. Il est noté que cette question entrerait dans le cadre du programme des travaux existant de l'OACI. La Commission a appuyé la note de travail et elle est convenue que son contenu devrait être transmis au groupe d'experts compétent.

Résultats de la HLCC 2021 en matière de gestion de la sécurité

30.16 La Commission a examiné la note A41-WP/246, Révision n° 1, présentée par le Chili, le Costa Rica, le Panama, la République dominicaine, Singapour et la Fondation pour la sécurité des vols et coparrainée par l'ICCAIA, la note A41-WP/408 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guyana, du Mexique, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République dominicaine, du Suriname et de l'Uruguay, la note A41-WP/380 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) avec le soutien de l'Argentine, du Costa Rica, du Panama et de la République dominicaine, la note A41-WP/303 présentée par la CAFAC au nom de ses 54 États membres³, la note A41-WP/218 présentée par le Brésil avec le soutien de la CLAC⁴, la note A41-WP/187 présentée par l'Équateur avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de la Colombie, d'El Salvador, du Guyana, du Mexique, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République dominicaine, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), la note A41-WP/314 présentée par l'Équateur avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de la Colombie,

d'El Salvador, du Guatemala, du Guyana, du Mexique, du Panama, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), la note A41-WP/128 présentée par Singapour avec le parrainage du Bangladesh, du Canada, de la Chine, des États-Unis, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la République de Corée, de la Thaïlande, des États membres¹ de l'Union européenne, des autres États membres² de la CEAC, d'EUROCONTROL et de la Fondation pour la sécurité des vols, la note AA41-WP/248 présentée par l'Inde, la note A41-WP/136 présentée par le Canada et le Japon avec le parrainage de la Nouvelle-Zélande, la note A41-WP/395 présentée par le Chili avec le soutien de 20 États membres⁴ de la CLAC, du Guyana et du Suriname, la note A41-WP/306 présentée par la Colombie avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Chili, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guyana, du Mexique, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République dominicaine, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du) et les notes A41-WP/120 et A41-WP/216 présentées par la Chine. La Commission a noté que le contenu de ces notes de travail pourrait alimenter les actions visant à donner suite aux recommandations de la HLCC 2021 et est convenue de les transmettre, ainsi que les préoccupations soulevées au cours des débats, aux groupes d'experts compétents.

30.17 Pour ce qui est de la note A41-WP/303, la Commission a pris acte de l'appui exprimé en faveur de l'application des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) aux prestataires de services d'assistance en escale, tout en soulignant la nécessité d'une approche souple et équilibrée, ainsi que le recommande la HLCC. Des préoccupations ont été exprimées concernant la note A41-WP/306, notamment la nécessité de trouver un équilibre entre l'harmonisation des indicateurs de performance de sécurité et leur adaptation aux risques opérationnels. En ce qui concerne les notes A41-WP/120 et A41-WP/128, la nécessité de respecter les principes de protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes énoncés dans l'Annexe 19 de l'OACI a été mise en avant.

30.18 Les notes d'information fournies par l'Arabie saoudite (A41-WP/522), le Brésil (A41-WP/551), la Chine (A41-WP/460), les Émirats arabes unis (A41-WP/537), les États-Unis (A41-WP/378), l'Iran (République islamique d') (A41-WP/195) et le Comité aéronautique inter-États (CAI) (A41-WP/72) ont été notées.

Résultats de la HLCC concernant le spectre

30.19 La Commission a examiné la note A41-WP/227 présentée par l'Arabie saoudite au nom des États de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)⁵, la note A41-WP/266 présentée par la Colombie avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de l'Équateur, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République dominicaine, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), la note A41-WP/406 présentée par les États membres⁶ de la COCESNA et la note A41-WP/80, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la CANSO, l'IATA, l'ICCAIA, l'IFALPA et l'IFATCA, et avec le parrainage de la Fondation pour la sécurité des vols, concernant le brouillage potentiel des radioaltimètres causé par le déploiement de la 5G. La Commission a rappelé les recommandations pertinentes de la HLCC 2021 et a demandé à l'OACI et à ses États membres de continuer à prendre les mesures nécessaires et à déployer les efforts qui s'imposent pour veiller à ce que les radioaltimètres et les autres systèmes aéronautiques soient libres de toute interférence préjudiciable, notamment par des mesures d'atténuation, l'échange de meilleures pratiques et la mise au point de dispositions et d'orientations à ce sujet. En outre, consciente du caractère crucial du spectre des radiofréquences, la Commission a encouragé les États et les régions à participer activement aux activités de défense du spectre et à faire leur position de l'OACI pour la 23^e Conférence mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT CMR-23) (Lettre aux États 3/5-21/37).

30.20 Les notes d'information fournies par le Brésil (A41-WP/356), les États-Unis (A41-WP/561) et Oman (A41-WP/410) ont été notées.

30.21 À l'issue de ces discussions, la Commission est convenue de soumettre pour adoption à la Plénière la résolution ci-après, qui remplace la résolution A38-6 de l'Assemblée :

Résolution 30/2 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

L'Assemblée:

Considérant que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies responsable de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

Considérant que l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales pour les systèmes de communications et les aides de radionavigation ;

Considérant que l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui régit l'emploi du spectre des fréquences radioélectriques ;

Considérant que la position, approuvée par le Conseil, que défend l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques ;

Considérant que l'aviation a besoin d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences radioélectriques visant à garantir qu'un spectre adéquat soit disponible en temps utile et protégé de manière appropriée ;

Considérant qu'il faut un environnement durable pour la croissance et le développement technologique afin d'appuyer la sécurité et l'efficacité opérationnelle des systèmes d'exploitation actuels et futurs et de permettre la transition vers les technologies de la prochaine génération ;

Reconnaissant que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ainsi que la sécurité de l'aviation civile internationale pourraient être gravement compromis si les besoins concernant les attributions appropriées de fréquences pour la sécurité de l'aviation ne sont pas satisfaits et si la protection continue de ces attributions n'est pas réalisée ;

Reconnaissant que les problèmes de spectre non résolus touchant les services de sécurité aéronautique ont entraîné des annulations de vols, des dégradations des services de gestion du trafic aérien et des interruptions d'opérations aériennes ;

Reconnaissant que la gestion efficace des fréquences et l'application des meilleures pratiques sont nécessaires pour garantir que les fréquences attribuées à l'aviation soient utilisées efficacement ;

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'avoir l'appui des administrations membres de l'UIT pour s'assurer que la CMR accepte la position de l'OACI et que les besoins de l'aviation sont satisfaits ;

Considérant la nécessité urgente d'accroître cet appui par suite de la demande croissante de fréquences et de la forte concurrence des services de télécommunications commerciaux ;

Considérant l'augmentation des activités de préparation aux CMR de l'UIT découlant de la demande croissante en largeur de bande par tous les utilisateurs du spectre radioélectrique, ainsi que l'importance accrue des positions régionales élaborées par des organismes tels que l'APT, l'ASMG, l'ATU, la CEPT, la CITELE et la RCC4 ; et

Considérant les Recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95), la Recommandation 5/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), la Recommandation 1/12 de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) et la Recommandation 5/5 de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (2021) ;

1. *Prie instamment* les États membres, les organisations internationales et les autres parties prenantes de l'aviation civile d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences et la position de l'OACI aux CMR ainsi que dans les autres activités régionales et internationales préparatoires aux CMR, entre autres par les moyens suivants :

- a) en travaillant ensemble à réaliser des systèmes aéronautiques faisant un usage plus efficace du spectre ainsi qu'une gestion efficace des fréquences aéronautiques et à mettre de l'avant les qui soit conforme aux « meilleures pratiques » actuelles pour démontrer l'efficacité et la pertinence de l'industrie dans la gestion du spectre ;
- b) en appuyant les activités de l'OACI relatives à la stratégie et à la politique en matière de spectre des fréquences dans le cadre des réunions de groupes d'experts et des groupes régionaux de planification ;
- c) en s'engageant à veiller à ce que les intérêts aéronautiques soient pleinement intégrés dans l'élaboration de leurs positions présentées aux forums régionaux de télécommunications intervenant dans la préparation de propositions conjointes destinées à la CMR ;
- d) en incluant, dans la mesure du possible, des éléments compatibles avec la position de l'OACI dans les propositions qu'ils soumettent à la CMR ;
- e) en soutenant aux CMR de l'UIT la position et les énoncés de politique de l'OACI approuvés par le Conseil et incorporés dans le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique (Doc 9718) ;
- f) en s'engageant à mettre à disposition des experts en aviation civile pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ; et
- g) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leurs délégations nationales aux conférences régionales, aux groupes d'étude de l'UIT et aux CMR comprennent des experts de leurs autorités aéronautiques et d'autres parties prenantes de l'aviation civile qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation.

2. *Prie instamment* les États membres de considérer comme une priorité la sécurité du public et de l'aviation lorsqu'ils statuent sur la façon de permettre des services nouveaux ou additionnels, et de consulter les organismes de réglementation de la sécurité de l'aviation, les experts du domaine et les utilisateurs de l'espace aérien, afin d'accorder toute l'attention nécessaire et de mettre en place des mesures réglementaires qui visent à garantir que les systèmes et services aéronautiques sont protégés contre les brouillages préjudiciables.

23. *Demande* au Secrétaire général de porter à l'attention de l'UIT l'importance d'une attribution et d'une protection suffisantes du spectre des fréquences radioélectriques, en vue de la sécurité de l'aviation ;

34. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'assurer, de façon hautement prioritaire et dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, la mise à disposition des ressources nécessaires pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences aéronautiques ainsi que la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences ; et

45. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A36-25~~A38-6.

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

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

3. 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.

4. Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

5. Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

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