



A40-WP/607

P/38

1/10/19

## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 28 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les Résolutions 28/1, 28/2, 28/3 et 28/4.

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



**Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne****Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde**

28.1 La Commission examine la note A40-WP/51, présentée par le Conseil, qui présente l'édition 2020-2022 (troisième édition) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), à entériner par l'Assemblée. Le GASP révisé énonce les orientations stratégiques mondiales dans le domaine de la sécurité et fournit le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre doivent être élaborés et exécutés, garantissant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale. La Commission recommande à l'Assemblée d'entériner l'édition 2020-2022 (troisième édition) du GASP.

28.2 La Commission examine les notes A40-WP/195, présentée par la Bolivie et appuyée par les États de la Région SAM et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>1</sup>, A40-WP/325, présentée par le Brésil et appuyée par les États SAM et les États de la CLAC<sup>2</sup>, et A40-WP/401, présentée par le Pérou et appuyée par les États SAM et les États de la CLAC<sup>3</sup>, concernant l'édition 2020-2022 du GASP. La Commission convient qu'il est nécessaire que l'OACI poursuive son appui de la mise en œuvre, dans le cadre du programme établi pour la sécurité de l'aviation dans le monde, y compris les outils, orientations et ateliers sur le renforcement des capacités visant à aider les États et parties prenantes à atteindre les objectifs du GASP. Elle convient également qu'il est nécessaire d'augmenter les efforts de collaboration au moyen de mécanismes volontaires, et que les États et les entités de l'industrie participent activement aux travaux de leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). Elle convient en outre qu'il est nécessaire que l'OACI envisage, par l'intermédiaire du groupe d'experts approprié, l'insertion d'une section commune sur l'importance de renforcer les capacités des États en matière de gestion de l'aviation civile dans les prochaines éditions du GASP. La Commission appuie le plan de sécurité de la Région SAM (SAMSP), qui facilite la mise en œuvre des objectifs et cibles de l'édition 2020-2022 du GASP.

28.3 Des notes d'information sont présentées par l'Argentine (A40-WP/522) et par la Flight Safety Foundation (FSF) (A40-WP/460).

**Plan mondial de navigation aérienne**

28.4 La Commission examine la note A40-WP/24, présentée par le Conseil, qui demande à l'Assemblée d'entériner la sixième édition du GANP (Doc 9750), consultable dans un format interactif sur le Portail GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), comme orientation stratégique future pour la navigation aérienne mondiale, note qui contient aussi un amendement de la Résolution A39-12 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne. Ladite note est appuyée par la note A40-WP/215, présentée par Singapour et coparrainée par Fidji, les Îles Marshall, le Japon, Nauru, les Palaos, le Royaume-Uni, la Thaïlande et Trinité-et-Tobago, et par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), ce qui montre qu'il est important d'aligner les plans de

<sup>1</sup> Belize, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>2</sup> Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>3</sup> Belize, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

navigation aérienne à l'échelon mondial, régional et national, et qu'à l'instar du Plan mondial, les plans régionaux de navigation aérienne devraient être établis dans un format électronique. La Commission recommande à l'Assemblée d'approuver la sixième édition du GANP, y compris son processus de mise à jour, et recommande à l'OACI de contrôler les versions pour les futures mises à jour.

28.5 La Commission examine la note A40-WP/230, présentée par l'Australie, qui reconnaît que le GANP est la base des politiques, priorités et stratégies en matière de navigation aérienne mondiale. Pour mettre en évidence ces politiques, priorités et stratégies et les rendre facilement accessibles, la Commission convient que l'OACI devrait envisager d'améliorer le résumé analytique pour la prochaine édition du GANP à l'usage de tous les États et décideurs clés. La Commission apprend que l'OACI a constitué un groupe d'experts chargé d'élaborer et de tenir à jour les éditions futures du GANP conformément aux recommandations 1.1/1, 1.2.1 et 4.3/1 de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13).

28.6 La Commission appuie la note A40-WP/84, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres<sup>4</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>5</sup> (CEAC), et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), et coparrainée par le Canada, Singapour et la République de Corée, qui renforce la sixième édition du GANP, conjointement avec la nouvelle édition du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), comme cadre stratégique moteur de la numérisation et de la transformation de la navigation aérienne. La Commission convient que l'OACI devrait s'appuyer sur des partenariats avec des programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) à grande échelle aux fins du développement des éléments ASBU et des dispositions connexes de l'OACI. Elle convient également que la modernisation de la navigation aérienne exige de plus en plus la fourniture de services opérationnels de portée mondiale. Pour faciliter la fourniture de ces services de manière rentable et dynamique, et pour éviter qu'ils ne se multiplient inutilement, la Commission recommande que l'OACI envisage d'élaborer les principes clés de l'élaboration et du maintien de ces services. Elle convient que, plutôt que de définir une démarche minimale ASBU, l'OACI devrait mettre en place des mécanismes d'harmonisation interrégionaux pour assurer un développement équilibré de la navigation aérienne mondiale conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté. La Commission note qu'il importe d'assurer la cohérence et la complémentarité des plans mondiaux de l'OACI, d'une part, et des politiques et stratégies pertinentes, d'autre part.

28.7 La Commission examine la note A40-WP/150, présentée par les Émirats arabes unis, qui encourage l'adoption d'un processus mondialement harmonisé de normalisation pour la modernisation des systèmes de navigation aérienne dans le cadre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Pour répondre aux exigences de la rapidité des développements technologiques, et des modèles d'exploitation des États et l'industrie, la Commission recommande que, compte tenu des principes consacrés dans la Convention de Chicago, l'OACI passe en revue et renforce ses processus d'établissement de normes de façon à les faire fonctionner avec plus d'agilité, en appliquant une méthode transversale et en faisant promotion de la gestion intégrée des risques pour donner suite en temps opportun aux nouvelles initiatives et aux questions émergentes. Elle recommande également que l'OACI

---

<sup>4</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, 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.

<sup>5</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

envisage d'élaborer des orientations sur les diverses versions des normes techniques à l'appui de la gestion des normes techniques afin d'arriver à une mise en œuvre harmonisée de solutions novatrices.

28.8 La Commission examine la note A40-WP/158, présentée par les 54 États contractants<sup>6</sup> membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), sur la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et la nécessité d'intégrer les exigences d'interopérabilité mondiale dans les plans régionaux de navigation aérienne. La Commission prend note des défis d'interopérabilité qui sont considérés comme les principaux obstacles à l'échange d'information dans un environnement SWIM. Elle convient que des éléments indicatifs supplémentaires de l'OACI sont nécessaires pour appuyer l'interopérabilité au moyen de la définition et de l'incorporation des exigences des couches (éléments) du cadre d'interopérabilité mondiale du SWIM dans les plans régionaux de navigation aérienne. Elle convient aussi que dans un cadre de gouvernance SWIM, il faudrait prévoir une coordination entre les parties prenantes afin de prévenir les atteintes à la sécurité et les cyberattaques. En outre, la Commission prend note de l'initiative de la région Afrique-océan Indien (AFI) visant à établir des bases de données d'information aéronautique régionales.

28.9 La Commission prend note du cadre des blocs constitutifs de base (BBB), qui constitue, comme le souligne la note A40-WP/84, la base de la modernisation de tout système de navigation aérienne. La Commission est informée que le cadre des BBB est considéré comme un cadre indépendant et non comme un bloc ASBU, car il représente un niveau de référence plutôt qu'une étape d'évolution, et que les obligations de mise en œuvre, ainsi que le compte rendu et la conformité des BBB, n'entraînent pas d'obligations supplémentaires en matière de mise en œuvre ou de mécanismes de comptes rendus spécifiques de la part des États.

28.10 La Commission examine la note A40-WP/156, présentée par les 54 États contractants<sup>6</sup> membres de la CAFAC, sur l'application du cadre des blocs constitutifs de base (BBB) pour la gestion de l'information aéronautique et l'harmonisation des modèles d'échange d'information aéronautique (AIXM) et leurs évolutions. Elle convient que l'OACI devrait continuer à faire la promotion de la fourniture de données et d'informations aéronautiques de qualité dans le cadre des BBB et à appuyer l'harmonisation des modèles d'échange d'information et de leurs versions futures. La Commission est informée qu'en réponse à la Recommandation 3.1/1 d'AN-Conf/13, approuvée par le Conseil, ces propositions sont déjà visées par le programme des travaux de navigation aérienne de l'OACI.

28.11 La Commission souligne qu'il importe d'adopter, pour la modernisation de l'aviation, un processus de gestion des performances harmonisé à l'échelle mondiale et basé sur une prise de décision collaborative, et elle reconnaît l'importance du processus de gestion des performances en six étapes dont il est question dans la sixième édition du GANP. À cet égard, elle appuie la note A40-WP/212, présentée par Singapour et coparrainée par les États-Unis d'Amérique, le Japon, la Thaïlande et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), qui souligne l'importance et les avantages d'adopter une approche collaborative basée sur la performance. La Commission convient que l'OACI devrait élaborer des éléments indicatifs pour faciliter la mise en œuvre, principalement par les fournisseurs de services, des 19 indicateurs de performance clé (KPI) du GANP et pour encourager la participation de toutes les

---

<sup>6</sup> 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.

parties prenantes. La Commission convient aussi que l'OACI devrait continuer à élaborer le cadre de performance en définissant des KPI dans les 11 domaines clés de performance (KPA).

28.12 La Commission examine la note A40-WP/168, présentée par l'Arabie saoudite, qui souligne la nécessité d'un mécanisme d'orientation holistique pour aider les différentes parties prenantes du secteur de l'aviation à choisir les éléments ASBU appropriés pour maximiser, en temps opportun, les avantages financiers, d'exploitation et de sécurité, et recommande que l'OACI élabore un outil pour aider les États et les régions à déterminer les éléments ASBU appropriés. La Commission est informée qu'un outil de planification stratégique axée sur les performances (AN-SPA), qui permet de déterminer les éléments ASBU appropriés dans différents environnements opérationnels, est accessible au public sur le Portail GANP et prêt à être validé. Les États, ainsi que d'autres parties prenantes de l'aviation, sont encouragés à mettre en œuvre un processus de gestion des performances et à utiliser cet outil pour évaluer leurs besoins et communiquer leurs observations à l'OACI aux fins de validation et d'amélioration. La Commission reconnaît que l'AN-SPA devra être renforcé davantage pour répondre aux besoins spécifiques en matière d'automatisation et d'analyse des données. Elle est également informée que, conformément à la Recommandation 1.2/1 d'AN-Conf/13, l'OACI permet dorénavant aux États, sur le Portail GANP, de communiquer des renseignements pertinents sur la mise en œuvre par élément ASBU. Les États sont encouragés à communiquer leur expérience sur la mise en œuvre des éléments ASBU, y compris les critères utilisés pour sélectionner les améliorations opérationnelles spécifiques.

28.13 La Commission reconnaît qu'il importe d'aligner les efforts mondiaux, régionaux et nationaux en matière de modernisation de la navigation aérienne. Elle convient qu'il faudrait prier instamment les États membres, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et tous les membres de la communauté aéronautique de continuer à améliorer le système de navigation aérienne en accord avec le GANP de façon qu'il puisse s'adapter aux opportunités et aux défis mondiaux, régionaux et locaux de façon opportune et ordonnée. En particulier, la Commission convient qu'il faudrait prier instamment les États membres de planifier, d'élaborer et de réaliser leurs activités, dans le cadre d'un processus décisionnel collaboratif, afin d'améliorer la sensibilisation aux concepts ATM clé. Elle convient aussi qu'il faudrait prier instamment l'OACI, les États membres et les PIRG d'aligner leurs plans régionaux et nationaux sur le GANP, les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG respectifs devant faciliter et coordonner les activités aux fins d'harmonisation et d'alignement régionaux.

28.14 La Commission examine la note A40-WP/450, présentée par la Colombie et parrainée par les États membres de la CLAC<sup>7</sup>, qui analyse la liaison entre le plan national de navigation aérienne, le système de gestion de la maintenance (MMS) et le système de gestion de la sécurité (SMS) pour mettre en place un système de navigation aérienne à haute performance, évolutif et intégré. La Commission convient que l'interaction sans discontinuité de ces trois instruments permettrait de prendre des décisions appropriées, opportunes et rentables en ce qui concerne les services essentiels et les améliorations opérationnelles dont il est question dans les cadres BBB et ASBU, respectivement, et elle recommande donc que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur les liaisons entre les plans nationaux de navigation aérienne, le MMS et le SMS pour articuler le GANP et le GASP.

28.15 La Commission examine la note A40-WP/203, présentée par la CANSO, concernant les concepts existants pour améliorer la sécurité, la prévisibilité et l'efficacité opérationnelle, en adoptant une approche holistique des nouvelles technologies et de l'intégration des initiatives de modernisation de

---

<sup>7</sup> Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

l'ATM dans les systèmes existants, tout en renforçant la cyberrésilience et en assurant une mesure efficace des performances. La Commission convient, comme l'indique le GANP, qu'il faudrait prier instamment les États de faire un effort coordonné et concerté pour assurer l'avenir de la navigation aérienne, promouvoir l'amélioration de l'infrastructure ATM et assurer l'interopérabilité et l'harmonisation des systèmes ATM afin d'éviter la fragmentation de l'espace aérien.

28.16 La Commission examine la note A40-WP/191, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui met en lumière les lacunes des infrastructures ATM et définit trois domaines critiques pour toute amélioration des infrastructures. La Commission convient qu'il faudrait prier instamment les États de mettre en œuvre, après une évaluation opérationnelle adéquate et l'établissement des priorités, les éléments d'infrastructure nécessaires pour soutenir le trafic actuel et prévu, en s'alignant sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Pour répondre à cette croissance prévue du trafic, la Commission convient qu'il faudrait également prier les États de conclure des partenariats avec tous les intervenants de l'aviation pour détecter et traiter les problèmes d'infrastructure en temps opportun.

28.17 Une note d'information présentée par la République de Corée (A40-WP/378) est prise en note.

28.18 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution ci-après, en remplacement de la Résolution A39-12 de l'Assemblée, pour adoption par la Plénière :

### **Résolution 28/1 : 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,

*Reconnaissant* l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

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

*Reconnaissant* 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 ~~deuxième~~ troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~cinquième~~ sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la ~~deuxième~~ troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la ~~cinquième~~ sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et 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 et 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 ~~de mise en œuvre~~ 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, ~~y compris~~ notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), ~~application des objectifs du~~ **au moyen du GASP, et 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, 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 ~~A38-2~~ **A39-12** 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)

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

*Reconnaissant* 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,

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

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

*Reconnaissant* 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 du 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 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,

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien 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 ;
3. *Prie instamment* les États membres ~~d'appuyer les objectifs du GASP en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies~~ 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 ~~établir des priorités, des cibles et~~

~~des indicateurs compatibles avec les objectifs du GASP en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation~~ 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.

## 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 ~~A38-12~~ A40-xx, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

*Reconnaissant* l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour ~~la protection de l'environnement~~ atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO<sub>2</sub>,

*Reconnaissant* que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent des nouveaux plans de navigation aérienne ~~nouvelle génération~~ pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

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, 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 ~~comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement~~ 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 CO<sub>2</sub> 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 ;
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, ~~en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP~~ qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent des nouveaux plans de navigation aérienne nouvelle génération, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation aux échelons régional et mondial ; et
9. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux évolutions technologiques et aux exigences opérationnelles.

### **Politique en matière de gestion de la sécurité**

28.19 La Commission examine la note A40-WP/52, présentée par le Conseil, proposant de mettre à jour les Résolutions A38-3 et A38-4 de l'Assemblée relatives à la protection des informations sur la sécurité. La Commission rappelle que dans ces résolutions, l'Assemblée a notamment chargé le Conseil de prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour faire en sorte que des progrès appréciables soient réalisés dans la création et le renforcement de dispositions de l'Annexe 13 — *Accidents et incidents d'aviation*, de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, et d'autres Annexes, selon qu'il convient, ainsi que d'éléments indicatifs connexes, concernant la protection des renseignements sur la sécurité. Par conséquent, en 2016, le Conseil a adopté de nouveaux amendements des Annexes 13 et 19 et de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. La Commission convient que les propositions de mise à jour des Résolutions de l'Assemblée tiennent compte desdits amendements d'Annexe et qu'elles sont conformes aux éléments indicatifs pertinents de l'OACI.

28.20 À la lumière de ce qui précède, la Commission convient de présenter les résolutions ci-après, en remplacement des Résolutions A38-3 et A38-4 de l'Assemblée, pour adoption par la Plénière.

### **Résolution 28/2 : Protection de certains des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* qu'il est indispensable de faire prendre conscience qu'il n'entre pas dans les buts d'une enquête sur un accident ou un incident d'attribuer un blâme ou une responsabilité,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable que tous les renseignements utiles soient mis à la disposition des enquêteurs services d'enquête pour faciliter la détermination des causes des accidents et incidents et/ou des facteurs qui y contribuent, et permettre l'établissement de mesures préventives,

*Reconnaissant* que la prévention des accidents est indispensable au maintien de la confiance dans le transport aérien,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera de porter sur les mesures que les États prennent dans le cadre des enquêtes, y compris les appels pour accéder aux éléments sur les accidents et incidents,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et incidents contre une utilisation inappropriée afin d' à des fins autres que celles des enquêtes sur les accidents et incidents, pour assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux enquêteurs services d'enquête lors des enquêtes futures,

*Reconnaissant* que l'utilisation des renseignements tirés des enquêtes sur les accidents pour des poursuites disciplinaires, civiles, administratives et criminelles n'est pas en règle générale un moyen de préserver ou d'améliorer la sécurité de l'aviation,

*Reconnaissant* que les mesures établies jusqu'ici pour protéger certains éléments sur les accidents et incidents ne sont peut-être pas suffisantes, et *notant* la publication par l'OACI d'orientations d'ordre juridique et autre pour aider les États dans ce domaine, dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, de dispositions nouvelles et renforcées relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents,

*Reconnaissant* que les orientations juridiques qui figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13 et dans le Supplément B de l'Annexe 19 continueront d'être utiles à de nombreux États dans l'élaboration et la mise en œuvre de moyens visant à protéger certains éléments sur les accidents et incidents contre une utilisation inappropriée la nécessité que le droit national tienne compte de la protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents qui sont énumérés dans l'Annexe 13, afin de veiller à ce que la détermination des autorités compétentes désignées par les États membres ait un fondement juridique et de faciliter l'administration du critère de mise en balance par ces autorités,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des renseignements sur la sécurité nécessité de protéger les éléments d'enquête sur les accidents et incidents et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice de les divulguer et de les utiliser, et que le niveau de la protection devrait être adapté à la nature des données produites par chaque source, ainsi qu'à l'objectif de la divulgation de ces renseignements ne vise pas à empêcher l'administration de la justice,

*Consciente* du fait que les autorités chargées des enquêtes et les autorités de l'aviation civile ont reconnu qu'il est nécessaire que l'OACI poursuive les études concernant la protection des renseignements sur la sécurité services d'enquête sur les accidents ne peuvent protéger que certains éléments d'enquête qui sont sous leur garde ou leur contrôle,

~~Reconnaissant que l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité, créée comme suite aux recommandations de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité et en application de la Résolution A37-2, a formulé pour examen un certain nombre de constatations et de recommandations concernant l'utilisation et la protection adéquates des renseignements sur la sécurité,~~

1. ~~Demande~~ aux États membres de réaffirmer leur engagement à protéger les éléments d'enquête sur les accidents et incidents en conformité avec l'Annexe 13 ;

1.2. ~~Prie instamment~~ les États membres ~~de continuer à~~ d'examiner et, au besoin, à d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de protéger ~~certaines~~ les éléments d'enquête sur les accidents et incidents, conformément au § 5.12 et à l'Appendice 2 de l'Annexe 13, de façon à limiter les obstacles aux enquêtes sur les accidents et incidents ~~eu égard aux orientations d'ordre juridique et autre relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, publiées par l'OACI~~ et à assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux services d'enquête sur les accidents ;

2. ~~Charge le Conseil, en tenant compte des constatations et des recommandations de l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité et des travaux complémentaires guidés par ces constatations et recommandations, de prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour garantir que des progrès appréciables sont réalisés dans l'élaboration de dispositions nouvelles et/ou amendées de l'Annexe 13 et d'autres Annexes, selon qu'il convient, ainsi que d'éléments indicatifs appropriés avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;~~

3. ~~Déclare~~ que la présente résolution remplace la Résolution A37-2 ~~A38-3~~.

**Résolution 28/3 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la données de sécurité et des informations de sécurité afin collectées dans le but de préserver et ou d'améliorer la sécurité de l'aviation, et protection des enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Reconnaissant* l'importance de la libre communication des renseignements sur la sécurité entre les parties prenantes du système d'aviation,

*Rappelant* que l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* prévoit la protection des données de sécurité et des informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, de même que celle des sources connexes,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger ~~certaines~~ éléments sur les accidents et les incidents ~~contre une utilisation inappropriée~~, les données de sécurité et les informations de sécurité, de même que les sources connexes, afin d'assurer la leur mise à disposition continue ~~de tous les renseignements utiles sur la sécurité pour permettre la prise de mesures de prévention appropriées et opportunes~~, attendu que

l'utilisation de ces données et informations à des fins autres que la préservation ou l'amélioration de la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables significatifs sur la sécurité,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la nécessité de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes pour préserver ou améliorer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice,

*Notant* que les enregistreurs de bord, leurs enregistrements et les transcriptions de ces enregistrements ont été introduits afin d'aider aux enquêtes sur les accidents et les incidents,

*Considérant* que l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* contient des dispositions relatives à la protection des enregistrements et des transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale,

*Consciente* de l'importance de protéger les enregistrements et les transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale, en dehors du cadre des enquêtes de type Annexe 13,

*Préoccupée* par la ~~tendance à employer les renseignements sur la sécurité dans les mesures disciplinaires ou d'application de la loi à des fins punitives et à les utiliser comme preuves dans des poursuites judiciaires~~ possibilité que les données de sécurité, les informations de sécurité et les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale servent à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été collectés, notamment à des procédures disciplinaires, civiles, administratives ou pénales,

*Notant* l'importance d'~~qu'un~~ environnement équilibré, de compte rendu dans lequel les employés et le personnel d'exploitation ~~ne fait pas l'objet de mesures disciplinaires~~ peuvent avoir confiance qu'ils ne seront pas sanctionnés pour des actions ou des omissions qui ~~sont proportionnées à son expérience et à sa~~ correspondent à leur formation et à leur expérience, ~~mais dans lequel les fautes lourdes ou les violations délibérées ne sont pas tolérées~~ est fondamental pour la communication de comptes rendus de sécurité,

*Consciente* du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication de ces renseignements et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des renseignements sur la sécurité et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice, et que le niveau de protection devrait être adapté à la nature des données produites par chaque source, ainsi qu'à l'objectif de la divulgation de ces renseignements,

*Reconnaissant* que les progrès technologiques ~~ont permis de mettre au point de nouveaux systèmes de~~ collecte, de traitement et d'échange de données sur la sécurité, donnant lieu à de multiples sources de renseignements sur la sécurité qui sont essentielles au maintien et à l'amélioration de la sécurité de l'aviation peuvent multiplier les types d'enregistrements, de données de sécurité et d'informations de sécurité qui peuvent être saisis dans les systèmes de compte rendu de sécurité et les enregistreurs de bord,

~~Notant que les lois internationales existantes ainsi que les lois nationales et les règlements, politiques et pratiques de nombreux États peuvent ne pas viser adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu,~~

~~Notant la publication et l'élaboration continuelle par l'OACI d'orientations juridiques visant à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux et à mettre en place des politiques et des pratiques de soutien pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité tout en permettant une administration appropriée de la justice,~~

~~Reconnaissant que les orientations juridiques qui figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13 et dans le Supplément B de l'Annexe 19 continueront d'être utiles à de nombreux États dans l'élaboration et la mise en œuvre de moyens visant à protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité,~~

~~Consciente du fait que les autorités de l'aviation civile ont reconnu la nécessité d'une étude continue de l'OACI sur la protection des renseignements sur la sécurité,~~

~~Reconnaissant que l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité, créée comme suite aux recommandations de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité et en application de la Résolution A37-3, a formulé pour examen un certain nombre de constatations et de recommandations concernant l'utilisation et la protection adéquates des renseignements sur la sécurité,~~

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à protéger les données de sécurité et les informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, et à protéger également les sources connexes ;

2. *Prie instamment* les États membres de protéger les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale, en dehors du cadre des enquêtes de type Annexe 13 ;

4.3. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à examiner leur législation actuelle et à l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois et, des règlements et de mettre en place des politiques et des pratiques de soutien, afin de protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité et fondés, dans la mesure du possible, sur les orientations juridiques publiées par l'OACI données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, ainsi que les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale ;

2. *Prie instamment* le Conseil de coopérer avec les États membres et les organisations internationales appropriées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'orientations, en tenant compte des constatations et des recommandations de l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité et des travaux complémentaires guidés par ces constatations et recommandations, afin d'appuyer l'établissement de systèmes efficaces de compte rendu en matière de sécurité, ainsi qu'à la réalisation d'un environnement équilibré dans lequel les importants renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité sont facilement accessibles, tout en respectant les principes de l'administration de la justice et de la liberté de l'information ;

~~3. Charge le Conseil de prendre les mesures appropriées pour garantir que les normes et pratiques recommandées de l'OACI figurant dans l'Annexe 19, dans d'autres Annexes, selon qu'il convient, et les éléments indicatifs sur la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) sont renforcés, en tenant compte des constatations et des recommandations de l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité et des travaux complémentaires guidés par ces constatations et recommandations, en vue d'assurer la mise à disposition de l'information de sécurité nécessaire à la gestion de la sécurité, en tenant compte de l'interaction nécessaire entre autorités chargées de la sécurité et autorités judiciaires dans le contexte d'une culture de communication ouverte ;~~

4. Charge le Secrétaire général de continuer d'aider les États à mettre en œuvre les cadres protecteurs figurant dans les Annexes 6 et 19 ;

4.5. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A37-3 A38-4.

28.21 La Commission examine la note A40-WP/213, présentée par Singapour, les États-Unis et l'IATA, et coparrainée par la Chine, Fidji, les Îles Marshall, l'Indonésie, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, le Royaume-Uni, Trinité-et-Tobago et la Flight Safety Foundation, qui souligne les progrès des collaborations État-industrie en vue d'établir des programmes régionaux de partage des informations et d'analyse des données à l'appui de la gestion des risques de sécurité. La Commission convient que les États et les partenaires de l'industrie devraient mobiliser et optimiser les ressources pour renforcer les capacités analytiques et de collecte des données sur la sécurité afin de satisfaire aux priorités régionales et mondiales en matière de sécurité de l'aviation et aux objectifs liés au GASP. La Commission recommande également que les États et les partenaires de l'industrie collaborent en matière d'échange des meilleures pratiques, de partage et d'analyse d'informations sur la sécurité, et de partage des méthodes d'identification, d'analyse et d'atténuation des risques de sécurité. La Commission est informée que l'OACI a mis en ligne le site web consacré à la gestion de la sécurité (SMI) ([www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI)) pour le partage d'exemples pratiques et d'outils dans le domaine de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité. Des États et des organisations internationales ont été invités à contribuer au site web. La Commission est informée que la suite à donner proposée dans la note A40-WP/213 est adressée à un plus haut niveau dans le projet de Résolution 28/1 figurant la note A40-WP/51.

28.22 La Commission examine la note A40-WP/361 Révision N° 1, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) et appuyée par les États de la région SAM et les États de la CLAC<sup>8</sup>, qui souligne les difficultés dans la mise en œuvre des programmes nationaux de la sécurité (PNS). La Commission est favorable à la prise en considération de l'extensibilité dans la mise en œuvre des stratégies au titre du GASP.

28.23 Des notes d'information sont fournies par la Fédération de Russie (A40-WP/492), le Népal (A40-WP/484) et la République de Corée (A40-WP/430).

### Résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne

28.24 La Commission examine la note A40-WP/12, présentée par le Conseil, qui présente un rapport sur les résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13). Prenant note de

<sup>8</sup> Belize, Bolivie, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

ces résultats, la Commission prie instamment les États de donner suite aux recommandations qui leur ont été faites.

28.25 La Commission reconnaît l'importance de convoquer des réunions à l'échelon Division, comme les conférences de navigation aérienne ou les conférences de haut niveau de sécurité, en prélude aux sessions de l'Assemblée afin de recommander des travaux techniques supplémentaires pour l'OACI à temps pour la préparation du budget pour le triennat suivant. Elle appuie cette pratique et recommande qu'elle soit poursuivie. Elle encourage les États, les organisations internationales et les parties prenantes de l'industrie à soutenir l'OACI dans la réalisation des travaux non budgétisés découlant des recommandations de la réunion à l'échelon Division en fournissant des ressources extrabudgétaires à l'Organisation. La Commission reconnaît que la convocation de réunions à l'échelon Division en prélude aux sessions de l'Assemblée permet à la Commission technique de mettre l'accent sur les plans mondiaux et les décisions politiques à prendre, améliorant ainsi l'efficacité des Assemblées. En outre, elle recommande à l'OACI d'insister auprès des États et des organisations internationales sur l'importance de la participation à de telles réunions pour discuter de questions techniques.

28.26 La Commission examine la note A40-WP/157, présentée par les 54 États contractants<sup>9</sup>, membres de la CAFAC, qui souligne la nécessité de continuer à renforcer la coopération civilo-militaire et à promouvoir la mise en œuvre d'une utilisation flexible de l'espace aérien. Elle est informée que, comme suite aux recommandations 3.4/1 et 3.4/2 de la Conférence AN-CONF/13, approuvées par le Conseil, ces propositions sont mises en œuvre. Par conséquent, tout en soulignant l'importance de la coopération et de la coopération civilo-militaire, la Commission convient que l'OACI et les États devraient poursuivre leurs efforts en appui à cette coopération et à une utilisation flexible de la mise en œuvre de l'espace aérien.

28.27 Il est pris acte des notes d'information fournies par le Bangladesh (A40-WP/503) et l'Inde (A40-WP/363).

### **État récapitulatif sur les politiques permanentes de l'OACI**

28.28 La Commission examine la note A40-WP/3, présentée par le Conseil conformément à la Résolution A15/9 qui exige que l'Assemblée adopte à chaque session ordinaire, pour laquelle une Commission technique est instituée, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des pratiques corrélatives relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne. La Commission convient des modifications proposées dans l'Appendice A à la note A40-WP/3.

28.29 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière :

---

<sup>9</sup> 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.

**Résolution 28/4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A15-9, elle a décidé d'adopter, à chacune de ses sessions où il serait institué une Commission technique, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de la session considérée,

*Considérant* que, par sa Résolution ~~A37-15~~ A38-12 (Appendices A à ~~W-O~~), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa ~~37-38~~<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la Résolution ~~A37-15~~ A38-12 (Appendices A à ~~W-O~~) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa ~~38-40~~<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'une politique ou règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considérée comme une politique ou règle pratique permanente,

*Considérant* que les éléments figurant dans des documents normatifs ou faisant autorité et faciles à consulter de l'OACI, tels les Annexes, plans mondiaux, règles de procédure et directives pour les réunions de navigation aérienne, doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs. Ce principe s'applique et en particulier aux des règles pratiques,

~~*Considérant* que l'Assemblée est convenue d'élaborer une nouvelle Résolution A38-11 basée sur les Appendices A, D et E de la Résolution A37-15, à titre de politique permanente sur la formulation et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), ainsi que sur la notification des différences, politique qui s'appliquerait à toutes les Annexes à la Convention ainsi qu'aux éléments indicatifs techniques,~~

1. *Décide :*

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la ~~38-40~~<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;

3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A37-15~~ A38-12 et ses Appendices appendices, et la Résolution A15-9, à l'exception des Appendices A, D et E qui sont remplacés par la nouvelle Résolution A38-11.

## APPENDICE A

### Réunions mondiales de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

*Décide :*

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États membres peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes, plans mondiaux et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;
2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;
3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;
4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

### Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.
2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.
3. Afin de faciliter la participation de tous les États membres, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.

4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.

5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

## **APPENDICE B**

### **Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne ont donné la preuve de leur valeur comme moyen de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

*Décide :*

1. que la Commission de navigation aérienne instituera des groupes d'experts s'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;
2. que la Commission de navigation aérienne veillera à ce que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuient les Objectifs stratégiques de l'OACI, qu'ils soient clairs et concis, qu'ils tiennent compte des échéances fixées et qu'ils soient respectés ;
3. que la Commission de navigation aérienne fera un examen périodique de l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts et qu'ils seront dissous dès que les activités qui leur ont été assignées auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

### **Règle pratique**

Les rapports devraient être clairement présentés en tant qu'avis d'un groupe d'experts à la Commission de navigation aérienne afin qu'ils ne puissent être interprétés comme l'expression des points de vue d'États membres.

## APPENDICE C

### **Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

*Considérant* que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États membres sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États membres en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou aux équipages de conduite considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou de licences de membre d'équipage de conduite, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories ou de licences de membre d'équipage de conduite,

*Décide :*

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage de conduite d'un aéronef délivrés ou validés par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;
2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives à des catégories particulières d'aéronefs ou d'équipages de conduite, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

## APPENDICE D

### **Personnel aéronautique qualifié et compétent**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre adéquate des SARP et des PANS est fonction de la disponibilité de personnel qualifié et compétent,

*Considérant* que certains États membres éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel qualifié pour appuyer le système existant et futur du transport aérien,

*Considérant* qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour aider les États membres à répondre à leurs besoins dans le domaine des ressources humaines,

*Considérant* que les activités pédagogiques tenues par l'OACI sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

*Décide :*

1. que l'OACI aidera les États membres à réaliser et à maintenir la compétence du personnel aéronautique, au moyen du Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI ;
2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :
  - a) la responsabilité en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États membres ;
  - b) la plus haute priorité est donnée aux activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - c) la coopération avec les États membres et l'industrie est essentielle pour élaborer et mettre en pratique des activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - d) la priorité sera accordée à préparer la prochaine génération des professionnels de l'aviation.
3. L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement ;
4. Les États membres se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

### **Règle pratique**

1. Le Conseil devrait aider les États membres à harmoniser les niveaux de compétences des professionnels de l'aviation. Ces initiatives devraient être basées sur :
  - a) une analyse des données pour déterminer les priorités et les besoins ;
  - b) les besoins de formation identifiés pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
  - c) une démarche fondée sur les compétences.

## APPENDICE E

### Formulation et mise en œuvre des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil établit des plans régionaux qui décrivent les installations, services et procédures complémentaires régionales à mettre en œuvre ou utiliser par les États membres conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que les plans régionaux doivent être amendés de temps à autre de manière à correspondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'OACI a établi pour la planification des installations et services une approche qui est centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne,

*Considérant* que des carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux risquent d'avoir des conséquences sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes internationales et devraient donc être éliminées le plus rapidement possible,

*Décide :*

1. que les plans régionaux devront être révisés lorsqu'il deviendra évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale ;
2. que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional sera élaboré par correspondance entre l'OACI et les États membres et organisations internationales intéressés ;
3. que, lorsque les propositions d'amendement concernent des services ou des installations fournis par des États et qu'elles :
  - a) n'entraînent pas la modification de besoins définis par le Conseil dans les plans régionaux ;
  - b) n'entrent pas en conflit avec une politique établie de l'OACI ;
  - c) ne portent pas sur des questions qui ne peuvent pas être résolues au niveau régional ;

le Conseil peut déléguer le pouvoir de traiter et de publier les amendements au niveau régional.

4. Les réunions régionales de navigation aérienne (RAN), qui sont des instruments importants pour décider des installations et services, n'auront néanmoins lieu que pour traiter de questions qui ne peuvent être abordées comme il se doit dans les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;

5. Dans les programmes de mise en œuvre des États membres, la priorité sera donnée à la fourniture et à l'exploitation continue des installations et services dont l'absence aurait probablement des incidences graves sur les opérations aériennes internationales ;

6. Le choix et l'examen d'une mesure par l'OACI sur les carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux seront menés à bien dans les meilleurs délais possibles ;
7. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en utilisant une approche de gestion de projet, dégageront les problèmes et faiblesses des plans régionaux et de leur mise en œuvre, et proposeront des mesures correctrices.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait veiller à ce que la structure et la présentation des plans régionaux soient alignées sur le Plan mondial de navigation aérienne et appuient une approche de la planification fondée sur les performances.
2. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États membres pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.
4. Le Conseil devrait veiller à ce que des plans régionaux fondés sur le web soient élaborés, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.
5. Le Conseil devrait faire appel aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qu'il a mis sur pied dans les régions pour aider à tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

## **APPENDICE F**

### **Réunions régionales de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les réunions régionales de navigation aérienne constituent un moyen important de détermination des installations et services que les États membres devraient mettre en œuvre, conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que ces réunions exigent des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

*Considérant* que la planification régionale de la navigation aérienne est normalement réalisée par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG),

*Décide :*

1. que des réunions régionales de navigation aérienne ne seront convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être réglées de façon satisfaisante par les PIRG ;
2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;
3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;
4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;
5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes d'espèce, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

**Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États membres situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.
2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État membre participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.
5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement pour et par les réunions régionales de navigation aérienne de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.
6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

## APPENDICE G

### Délimitation des espaces aériens ATS

*L'Assemblée,*

*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, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État membre peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

*Considérant* que les efforts de coopération entre les États membres pourraient conduire à une gestion plus efficace du trafic aérien,

*Considérant* que l'État délégrant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Décide*, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;
2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;
3. que, si des espaces aériens ATS doivent s'étendre au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États, ou de parties de ces territoires, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés, vu la nécessité de mettre en place et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon rentable, et la nécessité d'une gestion plus efficace de l'espace aérien, en particulier l'espace aérien supérieur ;
4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégrant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

et *déclare* en outre :

6. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'OACI.

2. Les États membres devraient envisager, si besoin est, d'établir conjointement une seule autorité des services de circulation aérienne dans les espaces aériens ATS s'étendant au-dessus des territoires de deux États ou plus ou au-dessus de la haute mer.

3. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

## **APPENDICE H**

### **Fourniture des services de recherches et de sauvetage**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État membre s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États membres ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

*Considérant* que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État membre ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

*Considérant* que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

*Décide :*

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;
2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;
3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;
4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;
5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;
6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations

avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

et *déclare* en outre :

7. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'OACI, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

## **APPENDICE I**

### **Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'espace aérien est une ressource commune à l'aviation civile et à l'aviation militaire, et étant donné que nombre d'installations et services de navigation aérienne sont fournis et utilisés par l'aviation civile et l'aviation militaire,

*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* qu'aux termes de son article 3, alinéa a), « La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État » et qu'aux termes de son article 3, alinéa d), les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

*Reconnaissant* que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

*Considérant* que l'utilisation souple de l'espace aérien par le trafic aérien civil et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination et de la coopération civilo-militaires offre une méthode immédiate de gestion plus efficace de l'espace aérien,

*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 de tout volume particulier de l'espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l'espace aérien devrait être géré avec souplesse,

*Décide :*

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire ;
2. que les règlements et procédures établis par les États membres pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible, ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;
3. que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires ;
4. que les États membres pourront inclure s'il y a lieu des représentants des autorités militaires dans leurs délégations aux réunions de l'OACI ;
5. que l'OACI sert de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que dans la communication des meilleures pratiques, et pour assurer les activités de suivi nécessaires qui tirent parti du succès du Forum de gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile/militaire (2009), avec l'appui des partenaires civilo militaires.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination et la coopération entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au § 1 du dispositif.
2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du § 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination et de la coopération de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre

du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales conformément aux § 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

## APPENDICE J

### Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

*Considérant* que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

*Considérant* que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

*Considérant* que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

*Considérant* que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

*Considérant* que malgré la tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome n'en reste pas moins entière,

*Considérant* que la certification des aérodromes est un moyen essentiel pour assurer la sécurité et améliorer l'efficacité, et que les résultats des audits du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) indiquent que le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), n'est pas encore optimal,

*Décide :*

1. que l'OACI devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement et avec le minimum de perturbations pour l'environnement à partir des aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;

3. que les États devraient prendre les mesures nécessaires, notamment l'allocation de ressources adéquates, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris les SGS dans les aérodromes ;
4. que les États devraient mettre davantage l'accent sur la gestion de l'exploitation des aérodromes, une haute priorité étant accordée à la sécurité des pistes.

### **Règles pratiques**

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au § 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité et d'efficacité, le Conseil devrait :
  - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
  - b) mettre au point des procédures pour la gestion de l'exploitation des aérodromes ;
  - c) tenir les États membres au courant de l'évolution de la situation.
2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au § 2 du dispositif.

### **APPENDICE K**

#### **Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

*Considérant* que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

*Décide* que les États devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol soient en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

## APPENDICE L

### Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la participation technique des États membres est indispensable pour faire avancer de façon satisfaisante les travaux techniques de l'OACI,

*Considérant* qu'il se révèle de temps à autre difficile d'obtenir une participation prompte et satisfaisante des États membres aux travaux techniques de l'OACI,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'obtenir de cette participation le maximum de résultats, sans imposer de charges inutiles aux États membres et à l'OACI,

*Décide* que les États membres devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'OACI.

### Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États membres aux travaux techniques de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'OACI et les États membres.
2. Chaque État membre devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :
  - a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
  - b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
  - c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
  - d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'OACI ;
  - e) aider l'OACI dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

## APPENDICE M

### Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États membres dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

*Considérant* qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États membres dans leurs problèmes de mise en application,

*Considérant* qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

*Décide :*

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États membres dans la solution de leurs problèmes relatifs aux activités de surveillance continue et à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;
2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

### Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États membres pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.
2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.
3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'OACI et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

## APPENDICE N

### Coopération entre États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aviation

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,

*Considérant* que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident peut exiger la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,

*Considérant* que de nombreux États membres ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,

*Considérant* qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

*Considérant* que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'État d'occurrence,

Ayant présente à l'esprit la publication du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI ;

*Décide* de recommander que les États membres coopèrent aux enquêtes sur les accidents d'aviation, en particulier sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et que, à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents :

- a) fournissent, à la demande d'autres États membres, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;
- b) permettent aux États membres qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

### Règles pratiques

1. Les États membres sont encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États membres devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.
3. Les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents sont encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.
4. Les États membres sont encouragés à se reporter au modèle de Protocole d'accord élaboré par l'OACI en 2007 à l'intention des États, pour encourager une coopération mutuelle durant les enquêtes sur des accidents ou des incidents graves d'aviation. Le modèle de Protocole d'accord est affiché sur le site web public de l'OACI.
5. Les États membres sont encouragés à prendre connaissance, si besoin est, du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI qui donne des orientations sur la manière d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents dans une région ou une sous-région.

## APPENDICE O

### Performances humaines

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

*Considérant* que l'on sait que les performances humaines, en tant qu'elles sont influencées par les capacités et contraintes physiologiques et cognitives, contribuent sensiblement aux résultats d'ensemble en matière de sécurité de l'aviation,

*Considérant* que l'on sait que les bénéfices en matière de sécurité et d'efficacité associés aux nouveaux systèmes, technologies et procédures ne peuvent être réalisés que lorsqu'ils sont conçus pour renforcer les performances des individus qui utilisent ces derniers,

*Considérant* que l'on sait que la mise en œuvre des systèmes futurs de l'aviation entraînera des changements dans le rôle des professionnels de l'aviation qui devront travailler dans des équipes pluridisciplinaires afin d'appuyer une prise de décision collaborative,

*Décide que :*

1. Les États membres veillent à l'insertion de considérations sur les performances humaines dans la planification, la conception et la mise en œuvre des nouveaux systèmes, processus et technologies, dans le cadre d'une approche de gestion de la sécurité ;
2. Les États membres encouragent et facilitent l'insertion d'éléments relatifs aux performances humaines dans les programmes de formation basés sur les compétences tout au long de la carrière d'un professionnel ;
3. Les États membres incluent des stratégies qui favorisent des performances opérationnelles sûres, cohérentes, efficaces et efficaces de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité.

— FIN —