



A40-WP/608
P/39
1/10/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 29 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 29 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Les Résolutions 29/1 et 29/2 sont recommandées à la Plénière pour adoption.

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 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne**Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)**

29.1 La Commission examine la note A40-WP/53 Révision n° 1, présentée par le Conseil, et qui contient un projet de résolution de l'Assemblée concernant les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). La Commission note que le Conseil a récemment approuvé le mandat actualisé qui harmonise les activités des PIRG et des RASG tout en accordant une certaine marge de manœuvre afin de tenir compte des besoins de chaque région. La Commission note aussi que, dans le cadre du mandat, l'utilisation de tableaux de bord régionaux sera envisagée pour indiquer les progrès réalisés par les régions en matière de mise en œuvre. La Commission reconnaît que certains PIRG et RASG auraient intérêt à se réunir plus souvent, et convient de recommander l'harmonisation des programmes des réunions des PIRG et des RASG ainsi que de l'obligation de faire rapport au Conseil chaque année. En outre, la Commission convient qu'à l'avenir les PIRG et les RASG devraient se réunir et rendre compte des résultats de leurs réunions au Conseil, sur une base annuelle. Il est aussi reconnu qu'une coopération plus structurée et plus soutenue entre les PIRG est nécessaire pour assurer des capacités opérationnelles et techniques entre les régions de l'OACI.

29.2 La Commission examine la note A40-WP/334, présentée par la Colombie et parrainée par les États membres¹ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui propose que l'analyse des résultats des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) soit intégrée au mandat actualisé des PIRG et des RASG. La Commission note qu'un examen de la méthodologie uniforme pour recenser d'éventuelles carences sera réalisé en étroite coordination avec l'USOAP afin de trouver une solution viable pour son incorporation éventuelle dans les plans régionaux de navigation aérienne et/ou plans pour la sécurité de l'aviation.

29.3 La Commission examine la note A40-WP/276, présentée par le Canada et la Nouvelle-Zélande, qui se rapporte au renforcement de l'efficacité des groupes régionaux de l'OACI et lance un appel pour un appui et des encouragements en vue d'un fonctionnement harmonisé et efficace des organismes régionaux. La Commission appuie les activités favorisant la poursuite harmonieuse des travaux des groupes techniques régionaux de l'OACI et encourage les initiatives promouvant le fonctionnement efficace et les résultats positifs de tous les organismes régionaux, en réduisant leur charge administrative et en renforçant leur flexibilité et leur productivité. La Commission reconnaît que le mandat récemment approuvé pour les PIRG et les RASG aborde la question du partage des meilleures pratiques et des leçons retenues en vue de s'assurer que toutes les entités régionales de l'OACI tirent avantage d'une coopération réussie et efficace entre les régions.

29.4 La Commission examine la note A40-WP/410, présentée par la République dominicaine, qui concerne le manque de normes claires et complètes sur la prestation des services de navigation aérienne et la création d'un groupe de surveillance de la norme. Notant que le processus d'élaboration des normes de l'OACI est bien ancré et défini par la Commission de navigation aérienne et le Conseil, la Commission n'appuie pas la suite à donner proposée dans la note. Elle rappelle que l'interopérabilité

¹ Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Pérou et Venezuela (République bolivarienne du).

entre les régions est assurée par les activités de planification et de mise en œuvre des PIRG et des RASG et de leurs membres.

29.5 La Commission examine la note A40-WP/432, présentée par le Pérou avec l'appui des États de la région Amérique du Sud (SAM) de l'OACI et des États² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui contient des renseignements sur une approche coordonnée et intégrée spécifique à la région SAM pour identifier les priorités régionales. La Commission encourage une participation active aux PIRG et aux RASG, et rappelle que le projet de résolution (présenté dans la note A40-WP/53) encourage les États, les organisations régionales et l'industrie dans son ensemble à participer activement et pleinement aux travaux des PIRG, des RASG ainsi que de leurs organismes contributeurs respectifs. Il est aussi rappelé que le mandat approuvé par le Conseil prévoit la latitude nécessaire pour les groupes régionaux afin qu'ils traitent adéquatement les besoins de leurs régions respectives.

29.6 La Commission examine la note A40-WP/332, et le Rectificatif n° 1, présenté par la République dominicaine, qui concerne l'établissement d'indicateurs proactifs à l'échelle régionale. La Commission est informée que des travaux sont actuellement menés sur des indicateurs de performance de sécurité et elle reconnaît que plusieurs initiatives de l'OACI portant sur cette question sont en cours. Elle note que les États sont chargés, au titre du mandat des RASG, de contribuer au développement et à la mise en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation et qu'ils devraient rendre compte des progrès en s'appuyant sur les indicateurs de performance de sécurité présentés dans le GASP.

29.7 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution de l'Assemblée ci-après, en vue de son adoption par la Plénière :

Résolution 29/1 : Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre

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 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 sous la direction de l'OACI des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes,

Reconnaissant que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) servent de forums de coopération régionaux qui fixent les priorités régionales et élaborent et tiennent à jour les plans régionaux de navigation aérienne et les programmes de travaux connexes en fonction du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et des dispositions applicables de l'OACI,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) servent de forums de coopération régionaux qui fixent les priorités régionales et élaborent et tiennent à jour les plans régionaux de sécurité de l'aviation et les programmes de travaux connexes en fonction du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et des dispositions applicables de l'OACI, en intégrant

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

les efforts mondiaux, régionaux, sous-régionaux, nationaux et ceux de l'industrie visant à poursuivre le renforcement de la sécurité de l'aviation dans le monde,

Reconnaissant que la tenue de réunions régulières des PIRG et des RASG permet de mettre en commun et de constater les progrès régionaux en matière de planification et de mise en œuvre,

1. *Prend note* des mandats révisés et harmonisés des PIRG et des RASG pour soutenir davantage la mise en œuvre et la mise à jour du GANP et du GASP ;
2. *Décide* que l'OACI soutiendra les PIRG et les RASG dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation concernés ;
3. *Prie instamment* les États membres, les organisations régionales et internationales, les fournisseurs de services et l'industrie de participer aux travaux des PIRG et des RASG et de leurs organes auxiliaires respectifs afin, notamment, de garantir l'élaboration et la mise en œuvre continues et cohérentes des plans régionaux de navigation aérienne et des plans régionaux de sécurité de l'aviation ;
4. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux préoccupations de sécurité et aux carences en matière de navigation aérienne détectées par le processus de planification régionale de l'OACI ;
5. *Prie instamment* les États membres, les organisations régionales et internationales, les fournisseurs de services et l'industrie d'agir comme des partenaires des PIRG et des RASG, et de reconnaître que leur engagement commun est essentiel à l'amélioration de la mise en œuvre des plans régionaux et de la sécurité dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil d'étudier les difficultés de mise en œuvre rencontrées par les régions, qui sont signalées par les PIRG et les RASG, et de rendre compte à l'Assemblée, si besoin est, des mesures prises pour améliorer davantage les mécanismes régionaux de planification et de mise en œuvre ;
7. *Charge* le Conseil de veiller à ce que les PIRG et les RASG rendent annuellement compte des progrès de mise en œuvre et des difficultés rencontrées.

Coopération régionale en matière d'enquête sur les accidents et incidents

29.8 La Commission examine la note A40-WP/74, présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)³, qui traite de l'établissement de l'Organisme régional d'enquête sur les accidents d'Amérique centrale (GRIAA) dans la région Amérique centrale, et qui demande aux États d'appuyer la création du GRIAA et d'encourager d'autres États de leur région respective à établir des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) comme moyen d'optimiser les ressources en matière d'enquêtes sur les accidents. La Commission reconnaît le bien-fondé de l'approche en trois volets bien structurée prévue pour l'établissement du GRIAA et recommande que les États qui connaissent des difficultés pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière d'enquêtes au titre de l'Annexe 13 soient encouragés à envisager sérieusement l'établissement de RAIO.

³ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

29.9 La Commission examine la note A40-WP/111, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres⁴ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁵, ainsi que par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), et co-présentée par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la République de Corée, concernant la coopération régionale en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents. La note de travail souligne le fait qu'il existe divers modèles de coopération qui ne nécessitent pas d'établir un RAIO tels que ceux décrits dans le Doc 9946 de l'OACI intitulé *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents*. Les exemples cités comprennent le Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) et, en Amérique du Sud, le Mécanisme de coopération régionale AIG (ARCM). La Commission reconnaît l'importance de promouvoir le soutien mutuel et de favoriser la coopération régionale pour assurer des enquêtes efficaces et indépendantes, et convient que le Doc 9946 devrait être revu et élargi pour tenir compte d'autres modèles existants de mécanismes de coopération en matière d'enquêtes. À cette fin, la Commission recommande que le Conseil examine la présente proposition dans le cadre des priorités existantes financées au moyen du budget pour 2020-2022, et compte tenu de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

29.10 La Commission examine la note A40-WP/155, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres⁶, dans laquelle il est demandé que l'on établisse d'autres RAIO, et note que le RAIO existant en Afrique ne suffit pas car il ne concerne que sept États sur 54. Reconnaisant les avantages de la création de RAIO dans les États qui manquent de ressources pour répondre à leurs obligations liées à l'Annexe 13, la Commission insiste sur le fait que les RAIO renforceront la normalisation des enquêtes et permettront d'optimiser l'utilisation des ressources entre les États africains. Elle convient de recommander que le Conseil aide les États africains à établir des RAIO dans le cadre des mécanismes de coopération régionaux et pour l'ensemble de l'Afrique, et envisage d'élaborer un plan d'action à l'intention des États membres de la CAFAC pour l'établissement de RAIO. À cette fin, la Commission recommande que le Conseil examine lesdites propositions dans le cadre des priorités existantes financées au moyen du budget pour 2020-2022 et en fonction de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

29.11 La Commission examine la note A40-WP/95, présentée par les Émirats arabes unis, qui propose que soit élaborée une feuille de route pour la mise en œuvre de RAIO. La note décrit une approche en trois volets pour l'établissement d'un RAIO, fondée sur différents niveaux de coopération. Reconnaisant les avantages de la mise en œuvre graduelle de RAIO, la Commission convient de recommander que le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI soit revu et élargi pour tenir compte des niveaux susmentionnés de coopération

⁴ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

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

⁶ 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.

entre les États en matière d'enquêtes en y introduisant de nouvelles orientations sur les RAIO de base. À cette fin, la Commission recommande que le Conseil examine la présente proposition en tenant compte des priorités existantes financées au moyen du budget pour 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

29.12 La Commission examine la note A40-WP/97, présentée par les Émirats arabes unis, qui insiste sur les avantages d'établir des groupes de travail régionaux sur les accidents et incidents d'aviation pour répondre à la nécessité de disposer de systèmes efficaces d'enquête, et qui indique l'expérience de la région Moyen-Orient (MID) en la matière. La Commission examine aussi la note A40-WP/371, présentée par l'Argentine, qui propose que le mécanisme régional de coopération AIG (ARCM) soit reconnu comme organisme AIG qualifié et demande à l'OACI de trouver un moyen approprié de fournir des ressources financières aux mécanismes de coopération. Notant l'appui général apporté à la création de RAIO, la Commission reconnaît aussi les avantages de l'établissement de mécanismes de coopération au sein des régions, ainsi que l'efficacité de l'ARCM. Elle encourage les États à envisager d'établir de tels mécanismes comme solution de rechange aux RAIO. En ce qui concerne l'identification d'un outil servant à fournir et à gérer des fonds pour un RAIO et des mécanismes régionaux de coopération, la Commission est informée que le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI fournit des indications adaptées pour le financement des systèmes d'enquête régionaux.

29.13 Il est pris note d'une note d'information fournie par le Comité aéronautique inter-États (IAC) (A40-WP/91).

Organisations régionales de supervision de la sécurité

29.14 La Commission examine la note A40-WP/97, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres⁷, concernant la nécessité d'appuyer et d'aider les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) dans la région AFI. La Commission reconnaît que les RSOO jouent un rôle important dans la sécurité de l'aviation et elle recommande que les États soient invités à appuyer et à renforcer leurs RSOO en prévoyant un mécanisme suffisant et continu de financement de ces organisations, et d'élargir encore leurs fonctions en matière de sécurité. La Commission reconnaît que plusieurs initiatives de l'OACI déjà en cours, telles que le Système mondial de la sécurité de l'aviation (GASOS), la Plateforme coopérative des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO-CP) et le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) abordent les questions soulevées dans la note à l'étude.

29.15 La Commission examine la note A40-WP/174, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres⁷ ainsi que de la note A40-WP/391, présentée par la Bolivie et appuyée par les États de la région SAM de l'OACI et les États membres de la CLAC⁸

⁷ 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.

⁸ Belize, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Venezuela (République bolivarienne du).

concernant la validation automatique des licences délivrées par les États parties à un accord officiel au titre d'un système commun de délivrance des licences. La Commission note les progrès réalisés à cet égard par les pays de l'Afrique de l'Est par l'intermédiaire de leurs RSOO, l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté aérienne de l'aviation civile de l'Afrique de l'Est (EAC-CASSOA), ainsi que par les États d'Amérique du Sud par l'intermédiaire de leurs RSOO, le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP). La Commission convient que le *Manuel des procédures pour l'établissement et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel* (Doc 9379) devrait être revu pour tenir compte de la coopération des États au sein d'un RSOO pour la validation automatique des licences du personnel. La Commission recommande que le Conseil examine cette proposition en tenant compte des priorités existantes financées au moyen du budget pour 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires, et que l'OACI continue de promouvoir et d'appuyer les RSOO dans la mise en œuvre de mécanismes de validation automatique des licences parmi ses États qui ont des réglementations communes en matière de délivrance des licences du personnel. La Commission note que la mise en œuvre de mécanismes similaires est prévue dans d'autres régions.

29.16 La Commission examine la note A40-WP/404, présentée par la Colombie avec le soutien des États membres de la CLAC⁹, qui invite l'Assemblée à continuer d'appuyer les processus de certification des organismes de maintenance agréés (AMO) dans un contexte réglementaire harmonisé, par l'intermédiaire des RSOO, et elle demande que des éléments indicatifs soient élaborés. La Commission est informée que suite aux recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015), un cadre mondial et des initiatives régionales pour réduire les doublons en matière d'activités de certification et de surveillance AMO, ainsi que des éléments indicatifs, sont actuellement élaborés et figurent dans le programme des travaux de l'OACI. La Commission note les bienfaits qu'apportent les mécanismes multinationaux de certification des AMO aux États et à l'industrie.

29.17 La Commission examine la note A40-WP/282, présentée par le Guyana et la République du Suriname, qui invite l'OACI à collaborer avec le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) pour élaborer des solutions durables à la pénurie d'inspecteurs d'hélicoptères qualifiés et expérimentés dans le domaine de l'exploitation et de la navigabilité au sein de la région Amérique du Sud, et qui propose que l'OACI coordonne un projet régional à cet égard. La Commission est informée que le manque d'inspecteurs qualifiés dans le domaine de l'aviation civile constitue un problème mondial et que plusieurs initiatives de l'OACI, telle que la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), le RSOO-CP, le CASSOS et l'outil pour les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (CASI-t), traitent des questions soulevées dans la note à l'étude. La Commission reconnaît la complexité des obligations des États en matière de supervision de sécurité, due à l'augmentation rapide des activités d'aviation à l'échelle mondiale, et elle recommande que le Conseil examine les mesures proposées pour remédier à cette situation en tenant compte des initiatives de l'OACI ci-dessus mentionnées, des besoins uniques de chaque région de l'OACI, des priorités existantes financées au moyen du budget pour 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

29.18 La Commission examine la note A40-WP/166, présentée par l'Arabie Saoudite au nom de Bahreïn, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, de la Jordanie, du Koweït, du Liban, de la Libye, de la Mauritanie, du Maroc, d'Oman, de la Palestine, de la Somalie, du Soudan et du Yémen, qui expose l'initiative de l'Organisation arabe de l'aviation civile et du Bureau régional MID de l'OACI en vue de créer l'Organisation de supervision régionale de la sécurité pour les États du Moyen-Orient et de

⁹ Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Venezuela (République bolivarienne du).

l'Afrique du Nord (MENA-RSOO). La Commission prend acte de cette initiative et recommande que l'OACI continue d'appuyer l'établissement de la MENA-RSOO.

Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

29.19 La Commission examine et appuie la note A40-WP/13, présentée par le Conseil, qui décrit la phase initiale du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) et contient une résolution de l'Assemblée proposée pour adoption. Un large soutien est apporté au GASOS.

29.20 La Commission examine la note A40-WP/294, présentée par les États-Unis, et la note A40-WP/214, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui formulent des recommandations en vue de l'amélioration du GASOS, lesquelles devraient être mises en œuvre avant d'apporter un quelconque changement à la portée actuelle approuvée par le Conseil. La Commission convient que l'OACI devrait poursuivre ses efforts pour s'assurer que les questions juridiques et de responsabilité soient adéquatement atténuées grâce à des travaux réalisés en collaboration dans le cadre du groupe d'étude approprié, dont la structure comprendra des juristes, et que tout nouveau problème soit résolu avant l'introduction de phases supplémentaires. La Commission convient aussi de recommander que l'OACI recueille et analyse les données supplémentaires découlant des évaluations du GASOS pour mieux informer les États du niveau des coûts par rapport aux avantages. La Commission note que dans le cadre de la gestion efficace des programmes, un critère d'évaluation de la performance devrait être mis au point. En outre, l'OACI devrait régulièrement rendre compte aux États membres des progrès concernant ces activités.

29.21 La Commission examine et appuie la note A40-WP/255, présentée par le Nigéria au nom des États membres du BAGASOO¹⁰, qui encouragent l'OACI et les États à continuer d'appuyer les organismes régionaux et le programme GASOS. La Commission note que le BAGASOO participe aux évaluations des pilotes du GASOS réalisées par l'OACI, et elle reconnaît les avantages qui découlent de ces évaluations. La Commission encourage les États qui sont membres d'un organisme régional à continuer à appuyer les activités de cet organisme pour renforcer la supervision de la sécurité au niveau national.

29.22 La Commission appuie la note A40-WP/368 et le Rectificatif no. 1 (anglais et chinois seulement), présentée par la Bolivie avec l'appui de la Région SAM de l'OACI et de la CLAC¹¹, qui examine la nécessité de créer et d'appuyer les organismes régionaux de supervision de la sécurité tels que le SRVSOP. La Commission prend acte des travaux qui ont été réalisés par le SRVSOP et reconnaît que les évaluations de tels organismes régionaux par le GASOS renforcent ces organismes et sont profitables à ses États membres.

¹⁰ Cabo Verde, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone.

¹¹ Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

Autres initiatives régionales

29.23 La Commission examine la note A40-WP/154, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres¹², et elle prend note des efforts réalisés par la CAFAC pour contrôler et mesurer le niveau de conformité avec les objectifs de sécurité d'Abuja (AST), et les indicateurs de performance. Elle note aussi les défis auxquels font face les États de la région AFI et la CAFAC concernant la mise en œuvre des AST et la collecte des données nécessaires sur la sécurité. La Commission recommande que pour combler les failles en matière de conformité, l'OACI, les RSOO et d'autres parties prenantes clés devraient soutenir la CAFAC en partageant les données de sécurité dont ils disposent, et si possible en lui fournissant une assistance.

29.24 La Commission examine la note A40-WP/190, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres¹². Elle prend acte des réalisations du Programme des procédures de vol en Afrique (AFPP) en vue d'élaborer une capacité de conception de procédures dans la région et d'aider à la mise en œuvre des PBN. La Commission note aussi les défis en matière de durabilité des avantages réalisés et invite les États à continuer d'assurer une assistance à l'AFPP pour en garantir la continuité et la durabilité.

29.25 La Commission examine la note A40-WP/180, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres¹². Cette note contient un survol des mesures prises en ce qui concerne le Programme d'évaluation par les pairs des fournisseurs africains des services de navigation aérienne (ANSP). La Commission prend acte des avantages d'un processus d'évaluation par les pairs pour améliorer la fourniture de services régionaux de navigation aérienne, et elle encourage l'OACI à soutenir ces initiatives régionales, la coopération entre États, la collaboration avec l'industrie et les initiatives visant à améliorer l'efficacité et l'efficience des processus régionaux.

29.26 Des notes d'information sont fournies par : les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)¹³ (A40-WP/71 et A40-WP/73 Révision n° 1) ; les 54 États contractants¹⁴, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) (A40-WP/205) ; et le Comité aéronautique inter-États (IAC) (A40-WP/87 et A40-WP/89 et Rectificatif n°1).

29.27 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter pour adoption par l'Assemblée la résolution ci-après qui annule et remplace la résolution A39-14 de l'Assemblée :

¹² 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.

¹³ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

¹⁴ 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 29/2 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des préoccupations significatives de sécurité (SSC),

Considérant que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant le soutien et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

Reconnaissant que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États membres individuels servent de plateformes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs SSC ainsi que pour remédier à un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

Considérant que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

Reconnaissant que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

Reconnaissant que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

Rappelant que les États membres sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

Rappelant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) (2018) a recommandé que l'OACI poursuive le développement du GASOS pour renforcer les RSOO et améliorer l'efficacité et l'efficience de leur appui aux États, tout en cherchant des solutions aux questions concernant la responsabilité, la gouvernance, l'analyse coûts-avantages et les autres préoccupations soulevées par la Conférence,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

Reconnaissant qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être un traité international qui engloberait les règles et la supervision communes applicables dans les États participants,

Reconnaissant que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des SSC, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des SSC ;

2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale, y compris le renforcement des RSOO et des RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour remédier aux SSC et aux carences liées à la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;
4. *Charge* le Conseil d'appuyer la mise en œuvre et la poursuite du développement du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) en ce qui concerne les mesures nécessaires pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO ou les RAIO afin de leur permettre d'aider les États membres à accomplir certaines fonctions et activités de supervision de la sécurité, d'enquêtes sur les accidents et incidents et de gestion de la sécurité, tout en veillant à que ces États continuent de s'acquitter leurs obligations et de leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago ;
5. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les RSOO et les RASG ;
7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;
8. *Prie instamment* les États membres d'accorder la plus haute priorité à la résolution des SSC afin d'assurer qu'il n'y a pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI sont respectées ;
9. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ; et de fournir, en outre, l'assistance (financière ou autre) afin d'assurer la continuité et la durabilité ;
10. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;
11. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs en leur fournissant des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de SSC recensées et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;
12. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité

afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

13. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les RSOO ;

14. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les SSC par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

15. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;

16. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-14.

FIN