



A36-WP/357  
P/55  
26/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 25, 26 ET 27 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 25, 26 et 27 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Les Résolutions 26/1 et 27/1 sont recommandées à l'adoption de la Plénière.

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

**Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation****25.1 Mise en œuvre des recommandations de la Conférence DGCA/06**

25.1.1 La Commission examine la note A36-WP/63, présentée par le Conseil, et son additif contenant un rapport d'avancement sur la suite donnée aux recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), tenue en 2006. La note renseigne sur la mise en œuvre des recommandations adressées aux États et décrit brièvement la suite donnée aux recommandations destinées à l'OACI. L'Additif n° 1 à la note donne un aperçu des travaux futurs du Conseil concernant la structure et le processus d'élaboration des dispositions des Annexes de l'OACI, y compris les normes essentielles en matière de sécurité. La Commission prend acte des renseignements contenus dans la note A36-WP/63.

**25.2.2 Normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI**

25.2.3 La Commission examine la note A36-WP/50, présentée par le Portugal, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, ainsi que par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL. La note rappelle que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI a fait prendre conscience des problèmes auxquels se heurtent de nombreux États pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago. Elle aborde la complexité de la structure des dispositions des Annexes et du système des normes et pratiques recommandées (SARP) et suggère des travaux futurs, sur la base d'un projet de résolution présenté à l'Assemblée pour adoption.

25.2.4 La Commission examine la note A36-WP/239, présentée par le Royaume d'Arabie saoudite et les États membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC). La note propose un examen de la procédure d'adoption des SARP internationales. Elle demande au Conseil d'élaborer un mécanisme qui permette une plus grande participation des États contractants pour qu'ils puissent exprimer leur point de vue sur les propositions d'amendement des Annexes à la Convention de Chicago. Elle propose aussi l'adoption d'une méthode de base pour l'exécution de modifications de fond du système de l'aviation civile internationale.

25.2.5 La Commission est saisie de la note A36-WP/246, présentée par la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO). La note examine elle aussi la complexité des SARP actuelles et offre quelques suggestions. Vu la tendance, constatée dans beaucoup d'États, à la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne de la fonction de réglementation, il est de plus en plus nécessaire que les autorités de réglementation et l'industrie réglementée collaborent dans le domaine de l'élaboration et de la mise en œuvre des SARP. La note indique que les SARP de l'OACI devraient constituer une base pour l'industrie en vue d'une explication de la façon dont l'application des SARP sera exprimée dans les normes techniques et d'une collaboration à ce sujet.

25.2.6 Un certain nombre de délégués estiment que l'établissement de normes internationales par l'industrie, proposé dans la note A36-WP/246, pourrait désavantager certains États vu que le processus qu'utilise l'industrie ne suit pas le processus OACI de consultation mondiale. La Commission convient que l'adoption de normes internationales au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale demeure la responsabilité de l'OACI.

25.2.7 Notant les travaux futurs du Conseil concernant l'examen de la structure et du processus d'élaboration des dispositions des Annexes, travaux dont il est donné un aperçu dans l'Additif n° 1 de la note A36-WP/63, la Commission estime que les idées soulevées au cours des délibérations et dans les notes de travail seront très utiles au Conseil dans sa tâche, notamment les notes A36-WP/50, A36-WP239 et A36-WP/246. En particulier, elle prie instamment le Conseil de tenir compte du projet de résolution présenté dans la note A36-WP/50, qui propose principalement :

- a) d'identifier les principaux risques et de définir les mesures d'atténuation qui devraient servir de base aux futurs audits USOAP et à partir desquels la notification de différences ne devrait être admissible que dans des circonstances exceptionnelles ;
- b) d'insérer les dispositions techniques plus détaillées dans des suppléments ou des éléments indicatifs connexes ;
- c) de réviser la structure actuelle des Annexes afin de la simplifier et de préciser la finalité des diverses SARP.

La Commission estime que ces éléments proposés pourraient faire partie d'un mandat amendé concernant l'examen des dispositions et du processus d'amendement des Annexes. Cela dit, plusieurs délégués expriment des doutes quant à la nécessité de créer une Annexe sur la supervision de la sécurité. Il est émis l'avis que, comme solution de remplacement, on pourrait inclure des dispositions en matière de supervision de la sécurité dans les Annexes, comme cela a déjà été fait dans le cas de l'Annexe 6. Il est aussi suggéré de procéder à un examen indépendant du processus d'élaboration des normes, comprenant une comparaison avec d'autres organisations internationales.

25.2.8 Tout en convenant des mesures ci-dessus, la Commission note que les besoins en ressources liés à ce travail supplémentaire devront être examinés par le Conseil.

### **25.3 Gestion de la conformité aux SARP de l'OACI**

25.3.1 La Commission note les renseignements figurant dans la note A36-WP/245, présentée par la République de Corée, qui décrit l'élaboration et les fonctions d'une base de données permettant de suivre et de gérer la mise en œuvre des SARP de l'OACI. La base de données, qui est mise à la disposition des autres États sans frais, pourrait tirer parti d'une interface avec la base de données du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité. Le Secrétaire indique que des ressources supplémentaires seront nécessaires pour adapter l'application logicielle afin qu'elle soit compatible avec les applications OACI, comme le futur système électronique de notification et de compte rendu des différences, et qu'un appui des États contractants à ce sujet serait le bienvenu.

### **25.4 Mise en commun des renseignements en matière de sécurité**

25.4.1 La Commission est saisie de la note A36-WP/201, présentée par la Colombie, qui souligne l'importance de la partie d) de la Conclusion 2/1 de la Conférence DGCA/06, sur la mise en commun des renseignements relatifs à la navigabilité. La Commission note que l'OACI a maintenant les ressources pour effectuer l'étude de faisabilité concernant l'établissement d'une base de données permettant aux États contractants de mettre en commun les renseignements en question. Elle note aussi la

---

proposition de la Colombie ayant trait à la mise à disposition d'experts par les États, si possible, pour contribuer aux travaux.

### **25.5 Audits/évaluations OACI de la sécurité des exploitants aériens internationaux**

25.5.1 La Commission examine la note A36-WP/89, présentée par les États-Unis, portant sur l'aspect de la Recommandation 2/5 de la Conférence DGCA relatif à la fourniture, au moyen d'un bassin d'inspecteurs et d'experts internationaux en sécurité, d'une assistance directe aux États qui ne se conforment pas aux normes de sécurité et à leurs exploitants aériens internationaux. Cette assistance aux exploitants impliquerait de les soumettre à des audits/évaluations de la sécurité, de sorte que si les résultats sont satisfaisants, ils ne se verraient pas imposer de restrictions par d'autres États à cause des lacunes en matière de supervision de la sécurité décelées dans leur propre État. La note indique que cette fonction est incompatible avec la supervision des exploitants aériens étrangers. De surcroît, l'OACI saperait ses propres efforts visant à prêter une assistance aux États si elle assumait une nouvelle fonction, inappropriée pour elle, qui devrait plutôt être du ressort des États contractants agissant à titre d'État de l'exploitant. La Commission convient que l'OACI ne devrait pas aller plus avant dans l'examen d'une assistance directe aux exploitants aériens.

25.5.2 La Commission prend acte de la note A36-WP/56 présentée par le Comité aéronautique inter-États.

-----

---

## **Point 26 : Reconnaissance des certificats et licences émis par d'autres États**

### **26.1 Reconnaissance des certificats et licences délivrés par d'autres États**

26.1.1 La Commission examine la note A36-WP/13, la note A36-WP/124 présentée par le Pakistan et la note A36-WP/248 présentée par l'Australie.

26.1.2 La note A36-WP/13, présentée par le Conseil, porte sur des questions liées à la reconnaissance des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par d'autres États et aux activités des exploitants étrangers. Elle comprend un projet de résolution de l'Assemblée sur la reconnaissance par les États des AOC des exploitants étrangers et la surveillance de leurs activités. La surveillance des exploitants étrangers relève de la responsabilité des États. La résolution proposée rappelle aux États la nécessité d'une telle surveillance, au sujet de laquelle ils devraient établir des exigences et des procédures, ainsi que la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité. Comme autre mesure de sécurité, elle prie instamment les États d'insérer une clause relative à la sécurité de l'aviation dans leurs accords sur les services aériens. La résolution proposée prie aussi instamment les États d'établir des règles d'exploitation qui régissent l'admission des exploitants étrangers à l'intérieur de leur territoire, en tenant compte de leurs éventuelles incidences sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale ainsi que des coûts et du fardeau connexes.

26.1.3 La Commission note qu'il y a eu prolifération de nouveaux règlements imposant aux exploitants d'un État de soumettre à d'autres États des renseignements d'exploitation détaillés et parfois d'obtenir de ces mêmes États des spécifications d'exploitation. De tels règlements illustrent les difficultés que pose la reconnaissance de la validité des AOC délivrés par d'autres États. La résolution proposée renforce la norme de la 1<sup>re</sup> Partie et de la 3<sup>e</sup> Partie, Section II, de l'Annexe 6, relative à cette reconnaissance et demande à l'OACI de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences.

26.1.4 Une délégation souligne la nécessité de l'élaboration en temps utile des éléments indicatifs sur les procédures de vérification des conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences.

26.1.5 Compte tenu des délibérations, la Commission soumet la résolution suivante à la plénière pour adoption :

### **Résolution 26/1 : Reconnaissance par les États des permis d'exploitation aérienne des exploitants étrangers et surveillance de leurs activités**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants s'acquittent de leurs obligations en mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées dans la mesure du possible et en assurant une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les pratiques, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Rappelant* que la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences des autres États contractants est régie par l'article 33 de la Convention et les normes à ce sujet,

*Rappelant* que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,

*Rappelant* la Résolution A35-7 de l'Assemblée, qui, entre autres, prie instamment les États contractants de mettre en commun les informations essentielles sur la sécurité et leur rappelle la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes,

*Rappelant* que la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, tenue en 2006, a demandé aux États de fonder la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences des autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial et recommandé, entre autres .

- a) que l'OACI élabore des lignes directrices et des procédures pour aider les États à atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences et dans la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- b) que les États établissent des règles d'exploitation, conformes à la Convention et sans pratiques discriminatoires, qui régissent l'admission et la surveillance des exploitants étrangers à l'intérieur de leur territoire ;
- c) que les États insèrent, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause sur la sécurité fondée sur la clause type relative à la sécurité élaborée par l'OACI ;

*Considérant* que la Convention établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée et harmonieuse et que l'une des tâches de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

*Reconnaissant* que la non-harmonisation des conditions d'exploitation et des mesures d'admission concernant les exploitants aériens d'autres États pourrait avoir un effet défavorable sur la sécurité, l'efficacité et la régularité des activités de ces exploitants,

*Reconnaissant* que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux relatifs à la surveillance des exploitants aériens d'autres États pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile internationale dans le développement socioéconomique,

1. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'assurer la supervision de la sécurité de leurs exploitants dans le respect intégral des SARP applicables, de veiller à ce que les exploitants étrangers qui effectuent des vols dans leur territoire fassent l'objet d'une supervision adéquate de la part des États dont ils relèvent et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en place des conditions et des procédures régissant l'autorisation et la surveillance des activités des exploitants certifiés par d'autres États contractants ainsi que de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause relative à la sécurité de l'aviation fondée sur la clause type jointe à la résolution adoptée par le Conseil le 13 juin 2001 ;

4. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la validité des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, si les conditions qui ont régi la délivrance des permis sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales applicables spécifiées dans l'Annexe 6, 1<sup>re</sup> Partie et 3<sup>e</sup> Partie, Section II ;

5. *Prie instamment* le Secrétaire général de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour vérifier les conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences, en application de l'article 33 de la Convention et des normes pertinentes ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'établir des règles d'exploitation régissant l'admission des exploitants aériens étrangers à l'intérieur de leur territoire, conformément à la Convention, de façon non discriminatoire et en harmonie avec les normes, lignes directrices et procédures de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de tenir au minimum les coûts et le fardeau pour les États contractants et les exploitants ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'éviter d'appliquer unilatéralement des règlements d'exploitation et des mesures d'admission des exploitants d'autres États contractants qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

26.1.6 La note A36-WP/124, présentée par le Pakistan, propose un renforcement du rôle de l'OACI dans le domaine de la sécurité de l'aviation, en ce qui concerne la surveillance des exploitants étrangers par les États et des groupes régionaux. La Commission note que la surveillance des exploitants étrangers relève de la responsabilité des États.

26.1.7 La note A36-WP/248, présentée par l'Australie, propose que l'OACI établisse un registre international des permis d'exploitation aérienne (AOC) pour permettre l'exécution opportune et efficace d'une surveillance des exploitants étrangers cadrant avec la responsabilité qui incombe aux États de promouvoir la sécurité de l'exploitation aérienne sur leur territoire. De plus, l'établissement d'un tel registre pourrait réduire sensiblement le fardeau que représente pour les compagnies aériennes la tenue à

jour des renseignements du permis d'exploitation aérienne placé à bord de chacun de leurs aéronefs effectuant des vols internationaux. Avant de créer le registre, l'OACI devra examiner et trouver un moyen de financer ce projet. La Commission appuie la proposition voulant que, sous réserve de la disponibilité d'un financement, l'OACI établisse un registre international des AOC qui permette aux États contractants de vérifier la validité et l'actualité des AOC et la conformité des autorités de supervision.

-----



---

**Point 27 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde**

**27.1 Nouvelle version du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde**

27.1.1 La Commission examine la note A36-WP/47, présentée par le Conseil de l'OACI, qui contient la nouvelle version du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), que le Conseil a acceptée le 18 juillet 2007. Le nouveau GASP intègre la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été élaborée à la demande de l'OACI et avec son concours par d'importants acteurs de l'industrie réunis au sein du Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG) [Airbus, Boeing, le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air navigation Services Organization (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Flight Safety Foundation (FSF)]. La note propose aussi une résolution de l'Assemblée sur le processus de planification mondiale. L'objectif de la recommandation à ce sujet est l'établissement d'un ensemble de politiques de haut niveau avalisant et renforçant la démarche de l'OACI à l'égard de la planification mondiale au titre de ses Objectifs stratégiques A et D, sur la sécurité et l'efficacité.

27.1.2 Le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) note que le secteur de l'aviation d'affaires n'a pas participé à l'élaboration de la Feuille de route, mais déclare appuyer pleinement le GASP ainsi que la Feuille. L'IBAC propose que la stratégie de sécurité de l'aviation d'affaires qu'elle a mise au point de concert avec ses associations membres et la Flight Safety Foundation soit prise en compte dans la poursuite de l'élaboration du GASP.

27.1.3 La note A36-WP/202, présentée par la Colombie, donne le détail d'un séminaire/atelier qui sera tenu en octobre 2007 sur son territoire en vue de la diffusion et de l'emploi de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et suggère que les autres régions utilisent une telle approche. La Commission constate que cette note vient essentiellement appuyer et compléter la note A36-WP/47.

27.1.4 La Commission prend aussi acte des renseignements communiqués par l'Australie dans la note A36-WP/181, sur la mise en œuvre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde par plusieurs États de la Région Asie-Pacifique dans le domaine ATM.

27.1.5 Compte tenu des délibérations, la Commission soumet la résolution suivante à la plénière pour adoption :

**Résolution 27/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI œuvre à 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 dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,

*Reconnaissant* l'importance d'un cadre mondial pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Reconnaissant* l'importance, pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre, de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur le cadre mondial,

*Reconnaissant* que l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale ne pourra progresser qu'avec des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

1. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour appuyer les Objectifs stratégiques correspondants de l'Organisation ;

2. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

4. *Prie* 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 le cadre constitué par les plans mondiaux ;

5. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;

6. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les plans mondiaux sur le site web public de l'OACI ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-16 sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

-----

## APPENDICE A

### Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

*L'Assemblée,*

*Réaffirmant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

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

*Reconnaissant* les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, tels que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), l'Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation (PAAST) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire 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,

*Consciente* de la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien,

*Reconnaissant* qu'une démarche proactive permettant de déterminer et de gérer les risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

*Notant avec satisfaction* la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du GASP,

*Notant* l'intention d'utiliser continuellement le GASP comme un outil pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont les plus nécessaires,

*Notant* la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,

*Notant* que le Conseil a accepté, le 18 juillet 2007, la version amendée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

1. *Souligne* la nécessité de réduire le nombre et le taux d'accidents mortels du transport aérien dans toutes les parties du monde et, en particulier, dans les régions où le taux d'accidents est sensiblement plus élevé que la moyenne mondiale ;

2. *Prie instamment* les États contractants et l'industrie d'appliquer les principes et les objectifs du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et d'en mettre en œuvre les modalités en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants d'avoir la volonté politique nécessaire pour appliquer les mesures correctrices visant à corriger les carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la mise en œuvre des modalités du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

4. *Prie instamment* les États contractants de renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation .

- a) en mettant les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public ;
- b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
- c) en favorisant une culture juste en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées ;
- d) en communiquant les données sur les accidents et les incidents comme l'exige l'OACI ;

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 les exploitants étrangers qui utilisent leur territoire soient dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

6. *Prie instamment* les États d'élaborer des solutions de sécurité viables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;

7. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.

## APPENDICE B

### Plan mondial de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Ayant adopté* la Résolution A35-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM),

*Notant* que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Demande* aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;

2. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;

3. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;

4. *Prie instamment* le Conseil de faciliter l'élaboration des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sur la base du GANP et d'en suivre la mise en œuvre.

#### 27.2 Problèmes de sécurité liés à la turbulence de sillage

27.2.1 La note A36-WP/193, présentée par la Fédération de Russie, examine le problème de la turbulence de sillage du point de vue de la sécurité des vols et de l'augmentation de la capacité de l'espace aérien. Elle décrit brièvement une solution systémique à ce problème et la façon de la mettre en pratique. De plus, elle propose de modifier le Programme des travaux techniques de l'OACI de façon qu'il comprenne la définition des besoins de base de systèmes embarqués et sol d'évitement et d'indication des zones de turbulence de sillage.

27.2.2 Le Secrétaire indique que la Commission de navigation aérienne travaille activement au problème de la turbulence de sillage et tiendra certainement compte de cette note dans ses travaux futurs, qui prévoient aussi un examen de renseignements sur les rencontres de turbulence de sillage ainsi que des résultats des activités d'un groupe de travail sur la catégorisation de la turbulence de sillage et les minimums de séparation. Cette démarche est acceptée par la Commission technique.