



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Programme de la stratégie unifiée de l'OACI (USP)

RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE LA STRATÉGIE UNIFIÉE (USP) DE L'OACI

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Comme suite à la Résolution A35-7 de l'Assemblée, *Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité*, la présente note contient un rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Programme de la stratégie unifiée (USP) de l'OACI, à savoir les mesures prises depuis la 35^e session de l'Assemblée. Le rapport rend compte des activités réalisées dans le cadre de l'USP en ce qui a trait à l'assistance aux États et aux systèmes régionaux de supervision de la sécurité, notamment les organismes régionaux de supervision de la sécurité, au partage et à l'échange d'informations sur la sécurité, à la transparence, aux partenariats et aux alliances ainsi qu'aux mesures prises à l'égard des États qui, en vertu de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, pourraient faire l'objet d'un rapport selon lequel ils présentent des défauts importants de conformité aux SARP liées à la sécurité. Une nouvelle résolution de l'Assemblée destinée à remplacer la Résolution A35-7 est proposée, à la lumière de la décision du Conseil de mettre en place un système pour la fourniture de données sur les aéronefs immatriculés dans un État, conformément à l'article 21 de la Convention. De plus, étant donné que cette note fait aussi état des mesures prises par le Secrétaire général pour combiner l'USP et le Programme d'assistance et de développement coordonnés (CAD) en un seul programme dit « de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) », elle propose une nouvelle résolution sur la mise en œuvre de la partie du Programme ISD concernant la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prier les États d'appuyer le Programme comme il est demandé, en détachant du personnel et en fournissant d'autres formes de soutien technique ;
- b) charger le Conseil de renforcer le Programme ISD en y affectant des ressources internes de l'Organisation selon les besoins ;
- c) demander au Conseil de présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme ;
- d) adopter le projet de résolution destinée à remplacer la Résolution A35-7 de l'Assemblée, projet qui porte sur la communication de renseignements sur les aéronefs immatriculés dans un État en application de l'article 21 de la Convention ;
- e) adopter le projet de résolution sur le Programme ISD.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A. Elle traite de l'aide apportée aux États pour résoudre les carences en matière de sécurité au moyen de plans correctifs régionaux et par l'établissement de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ainsi que des activités visant à encourager l'échange d'informations entre les États afin de promouvoir la confiance mutuelle quant au niveau de sécurité de l'aviation et d'accélérer l'amélioration de la supervision de la sécurité. En outre, une assistance est fournie aux États afin d'améliorer la sécurité par l'intermédiaire des programmes de coopération technique et en portant les besoins critiques à la connaissance de parties prenantes potentielles, notamment les États et les organismes donateurs, ainsi que d'organismes financiers.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire dans le cadre du budget-programme ordinaire. Le Programme doit être mis en œuvre principalement grâce à une réaffectation des ressources internes de l'Organisation et à un financement volontaire. En outre, les États ont été invités à apporter leur soutien par le détachement de personnel. Au besoin, ils pourraient être invités à fournir d'autres formes de soutien technique de manière à limiter les coûts en fonction du budget.
<i>Références :</i>	Doc 9866, <i>Rapport de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Lettre AN 11/41-05/87

1. INTRODUCTION

1.1 **Résolution A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité**

1.1.1 Comme suite à la Résolution A35-7, la présente note rend compte des activités réalisées dans le cadre de l'USP depuis la dernière session de l'Assemblée, plus particulièrement en ce qui concerne l'assistance aux États et aux systèmes régionaux de supervision de la sécurité, le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, la transparence, ainsi que les partenariats et les alliances. Elle fait également le point sur les mesures prises à l'égard des États qui pourraient faire l'objet d'un rapport en vertu de l'article 54, alinéa j), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300).

1.1.2 La présente note rend également compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre d'un système destiné à permettre aux États de partager des données pertinentes sur les aéronefs immatriculés dans d'autres États, conformément à l'article 21 de la Convention, sur la communication à l'OACI des renseignements pertinents sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans un État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Un projet de résolution destinée à remplacer la Résolution A35-7, portant notamment sur les mesures à prendre par les États contractants pour appuyer la mise en œuvre de ce système, figure en appendice.

2. PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS DU PROGRAMME

2.1 Assistance aux États et promotion de la mise en place de systèmes régionaux de supervision de la sécurité

2.1.1 Dans le cadre de l'USP, des missions d'assistance ont été réalisées par le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) pour le Groupe des États de l'Accord de Banjul (COSCAP-BAG) au Libéria (octobre 2006) et en Sierra Leone (janvier 2007). En outre, des membres du personnel du siège de l'OACI et du Bureau régional Afrique orientale et australe (ESAF) ont effectué une mission d'information (17 au 19 avril 2007) à Djibouti, dans le but de vérifier les arrangements en matière de supervision de la sécurité concernant les aéronefs immatriculés à Djibouti et de faire suite à des demandes d'assistance. Les activités de soutien réalisées en ce qui concerne les systèmes régionaux de supervision de la sécurité, notamment les COSCAP, incluent la fourniture d'orientations techniques conformément à la décision du Conseil. Dans le cadre de l'USP, des membres du personnel de l'OACI ont assisté à la réunion du Comité directeur du COSCAP-BAG (19 au 21 mars 2007) et aidé à finaliser les arrangements relatifs à la fourniture d'une formation d'inspecteur gouvernemental de la sécurité pour le COSCAP-BAG et le COSCAP-Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). De plus, au cours des deux dernières années, des avis ont été fournis au Bureau de la sécurité aérienne pour le Pacifique (PASO), notamment à l'occasion d'une mission de deux semaines pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de son plan d'action.

2.2 Échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX)

2.2.1 La base de données pour l'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) a été mise au point comme suite à la Résolution A35-7 de l'Assemblée afin de faciliter l'échange et la distribution d'informations sur la sécurité et d'encourager la transparence. Elle a été lancée à l'occasion de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), en mars 2006, par la mise à disposition publique de rapports sur les audits de supervision de la sécurité d'États qui avaient donné à l'OACI leur consentement à ce sujet. Au 5 juin 2007, 87 États avaient donné à l'OACI leur consentement pour qu'elle divulgue les résultats des audits effectués dans le cadre du premier cycle (1999-2004) et 9 États avaient donné un consentement similaire concernant les audits effectués selon l'approche systémique globale. D'ici mars 2008, tous les États devraient avoir consenti à la divulgation des résultats de leur audit, qui seront par la suite versés dans la base de données FSIX.

2.2.2 D'autres types de renseignements critiques pour la sécurité figurent dans la base de données FSIX, notamment une liste publiée par l'Ukraine de tous les aéronefs Antonov considérés comme n'étant plus en état de navigabilité et des notifications concernant des aéronefs retirés des registres d'immatriculation du Togo et de la République démocratique du Congo. La base de données FSIX constitue également pour les États un moyen efficace de télécharger des éléments indicatifs de l'OACI, des outils en matière de sécurité et des textes de nature réglementaire élaborés par d'autres États. De plus, le site web offre des liens directs vers plusieurs sites web nationaux relatifs à la réglementation de l'aviation et à l'immatriculation des aéronefs. Le volume de trafic sur le FSIX fait l'objet d'un suivi continu, et les statistiques actuelles indiquent une croissance constante du nombre de visiteurs. En mai 2007, ce nombre s'élevait à 73 000.

2.3 Transparence des renseignements sur la sécurité

2.3.1 En vertu de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, toute infraction à la Convention et tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil seront signalés à

l'ensemble des États contractants. En réponse à la Résolution A35-7 de l'Assemblée, une procédure pour la transparence et la divulgation de renseignements sur les défauts importants de conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) liées à la sécurité a été approuvée par le Conseil à sa 175^e session, en juin 2005, et communiquée aux États en août de la même année (lettre AN 11/41-05/87). Par la suite, le Secrétaire général a créé une Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) pour déterminer les mesures à prendre pour fournir de l'assistance afin de résoudre les carences ou saisir le Conseil de la situation. L'ARRB a tenu sa première réunion le 7 mars 2007. Au mois de mai 2007, on avait évalué la situation en matière de sécurité dans 15 États et demandé à un certain nombre d'États de résoudre des problèmes de sécurité préoccupants. Ces États ont aussi été avisés que le défaut de résoudre les problèmes de sécurité pourrait entraîner l'application de l'article 54, alinéa j).

2.4 **Établissement de partenariats et d'alliances**

2.4.1 Les partenariats et alliances supposent des stratégies en vue de fournir une assistance et des orientations aux États et de canaliser les ressources de différents intervenants et donateurs à cette fin. Il est nécessaire que l'OACI oriente les efforts faits pour identifier les besoins aéronautiques critiques et d'y faire correspondre les ressources nécessaires pour rectifier les carences. Dans ce domaine, le PASO a obtenu un financement de la Banque asiatique de développement (BAD) et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), et le projet fera l'objet d'un suivi par l'OACI. En outre, des membres du personnel de l'OACI ont participé activement à un projet pour l'établissement d'un cadre réglementaire harmonisé en vue de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans neuf États de l'Asie du Sud-Est. Le projet exige une étroite coordination entre l'OACI, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et Airbus dans le cadre du Forum SEARIF (South East Asia Regional Initiative Forum).

2.5 **Renseignements sur l'immatriculation des aéronefs**

2.5.1 Lors de la 177^e session du Conseil, sur la base d'une étude de la question par la Commission de navigation aérienne, il a été proposé de mettre en place un système qui fournirait des renseignements pertinents sur les aéronefs immatriculés dans les États conformément à l'article 21. Le rapport de la Commission présentait les arguments de sécurité, les fondements juridiques et le cadre procédural du système. Le 9 mars 2006, le Conseil a approuvé le principe de la création du système et il a demandé au Secrétaire général de lui soumettre pour examen diverses options pour sa mise en œuvre, et de rédiger un projet de règlement sur les procédures et le fonctionnement du système. La Conférence DGCA/06 a également donné son appui à la création du système [voir la Recommandation 2/1 c) du *Rapport de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation* (Doc 9866)].

2.5.2 Le 5 décembre 2006, le Secrétaire général a proposé au Conseil des options pour la mise en œuvre du système ainsi qu'un projet de règlement relatif à ses procédures et à son fonctionnement. Le Conseil a appuyé la mise sur pied d'un système pour la fourniture de ces données, en application de l'article 21, et il a approuvé en principe les règles applicables. Ces règles devraient être parachevées et publiées avant la fin de 2007. Le Conseil a reconnu qu'il faudrait que tous les États contractants fournissent leurs données pertinentes sur les aéronefs immatriculés par eux, sans quoi le système ne pourrait offrir tous les avantages escomptés. Un projet de résolution destinée à remplacer la Résolution A35-7, soulignant l'importance pour les États contractants de fournir à l'OACI leurs données pertinentes sur les aéronefs immatriculés, est présenté à l'Appendice A pour examen par l'Assemblée. Les données pertinentes au sujet des aéronefs immatriculés par les États seront mises à la disposition des États contractants uniquement par l'intermédiaire du site web FSIX de l'OACI.

2.6 **Autres activités**

2.6.1 L'OACI a participé à d'autres activités dans le cadre de l'USP, notamment les suivantes : le Sommet mondial sur la supervision de la sécurité à l'échelle régionale (31 janvier – 4 février 2005, Washington D.C., États-Unis), le Séminaire sur une stratégie unifiée pour la coopération et la supervision de la sécurité à l'échelle régionale (15 – 23 septembre 2005, Le Caire, Égypte), le Sommet États-Unis–Afrique sur le transport aérien (31 octobre – 5 novembre 2005, Miami, Floride, États-Unis), la Réunion de réflexion sur la mise en œuvre d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans l'ensemble de l'Afrique (24 – 26 janvier 2007, Washington D.C., États-Unis) et le Forum de développement pour la maximisation de la contribution économique en assurant la sécurité, la sûreté et la pérennité du transport aérien dans les lieux africains (Addis Abeba, Éthiopie, 23 – 25 avril 2007).

2.6.2 L'élaboration du Plan régional complet de mise en œuvre pour l'Afrique est une autre des activités auxquelles le Programme a contribué. Le 5 décembre 2006, le Conseil de l'OACI est convenu de l'élaboration d'un plan de mise en œuvre visant à accroître le rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre pour l'amélioration continue de la sécurité des vols dans la Région AFI. Le Programme a aussi réalisé une étude de faisabilité sur une assistance directe aux États et à leurs transporteurs aériens.

3. **TRAVAUX FUTURS**

3.1 Au cours du prochain triennat, l'OACI continuera de faciliter l'assistance fournie aux États et aux systèmes régionaux de supervision de la sécurité et renforcera son soutien technique des COSCAP. D'autres améliorations seront apportées au FSIX, pour inclure des pages consacrées aux COSCAP qui ne sont pas en mesure de concevoir et tenir à jour leurs propres pages. Dans un esprit de transparence, le FSIX continuera d'être utilisé pour la publication des résultats des audits de supervision de la sécurité rendus publics par les États ; des mesures seront prises pour aider à résoudre les carences en matière de sécurité, y compris des délibérations du Conseil et la divulgation aux États, si nécessaire. En conclusion, l'OACI continuera de s'acquitter de son mandat en application de la Résolution A35-7 de l'Assemblée, et elle jouera aussi un rôle actif dans l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes régionaux de supervision de la sécurité, notamment des parties du Plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique concernant la sécurité.

3.2 Le 15 juin 2007, comme suite aux mesures prises par le Secrétaire général, l'USP et le CAD ont été combinés de façon à ne former qu'un seul programme dit « de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) ». Le rôle de ce programme sera de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien fournis par les États, l'industrie, les institutions financières internationales et les autres parties prenantes pour s'occuper des questions de sécurité et de sûreté compte tenu des constatations des programmes d'audit de l'OACI. L'Appendice B ci-joint contient donc un nouveau projet de résolution sur la mise en œuvre de la partie du Programme ISD concernant la sécurité. La résolution charge le Conseil de mettre en œuvre un Programme de la stratégie unifiée fondé sur la transparence et le partage des renseignements critiques pour la sécurité, l'incitation à mettre en place des systèmes régionaux de supervision de la sécurité et la fourniture d'aide aux États, ainsi que l'analyse et l'échange des renseignements sur la sécurité.

APPENDICE A

PROJET DE RÉSOLUTION DESTINÉE À REEMPLACER LA RÉSOLUTION A35-7

A36-xx	Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité
--------	---

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 contractants, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État contractant 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 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 mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant,

Considérant que la Direction de la coopération technique de l'OACI peut fournir coordonner et faciliter l'assistance requise fournie aux États qui en ont besoin pour remédier aux carences détectées dans le cadre de l'USOAP de l'OACI,

Considérant que la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été créée afin d'aider les États contractants à financer les projets en matière de sécurité qui visent à remédier aux carences détectées principalement dans le cadre de l'USOAP et pour lesquels ils ne peuvent pas dégager ou obtenir les ressources financières nécessaires,

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

Reconnaissant que l'établissement d'organismes de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment d'organismes régionaux 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 la promotion de l'uniformité une harmonisation à un échelon supérieur,

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

Reconnaissant les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits réalisés par des organismes internationaux et régionaux, notamment ceux qui ont une entente avec l'OACI, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

Reconnaissant que la transparence et le partage des informations sur la sécurité constituent un des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

Reconnaissant que la connaissance préalable de l'identité de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant d'un aéronef étranger utilisé dans un État fournit une information vitale pour la surveillance de l'exploitation en question,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de faire bénéficier d'autres États contractants des informations essentielles sur la sécurité pouvant avoir une incidence sur la navigation aérienne internationale et de faciliter l'accès à toutes les informations pertinentes sur la sécurité ;

2. *Encourage* les États contractants à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l'article 16 de la Convention ;

~~3. Charge le Conseil de mettre au point des moyens pratiques pour faciliter le partage de ces informations entre les États contractants ;~~

4. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

4. *Rappelle* aux États contractants qu'ils doivent fournir à l'OACI leurs renseignements pertinents sur l'immatriculation des aéronefs, en application de l'article 21 de la Convention de Chicago, selon les règlements que le Conseil peut édicter pour régir ce système de communication de renseignements ;

~~5. Charge le Conseil d'élaborer une procédure pour informer tous les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité ;~~

~~6. Charge le Conseil de promouvoir le concept d'organismes régionaux ou sous régionaux de supervision de la sécurité ;~~

~~7. 5. Demande au Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP et les programmes d'audits d'autres organismes liés à la sécurité de l'aviation, et notamment avec l'IATA et EUROCONTROL ;~~

6. Charge le Conseil d'appliquer, selon les besoins, la procédure pour informer les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité ;

7. Charge le Conseil de promouvoir le concept de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

8. Prie instamment les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale et, dans la mesure du possible, de former des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les institutions financières pour renforcer la supervision de la sécurité afin d'accroître la sécurité du système d'aviation civile internationale et de mieux s'acquitter de leurs responsabilités individuelles ;

9. Encourage les États 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 construire leur capacité individuelle nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des systèmes régionaux de supervision de la sécurité, y compris les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

~~11. 10. Invite les États contractants à faire appel aux services de la Direction de la coopération technique de l'OACI pour remédier aux carences relevées lors d'audits de supervision de la sécurité en matière de sécurité ;~~

~~12. 11. Invite les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité qui ont été détectées dans le cadre de l'USOAP à tirer parti de la possibilité de financement offerte par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) les institutions financières, notamment les banques de développement et les autres donateurs ;~~

12. Demande au Conseil de produire, de concert avec les banques de développement et les autres donateurs, un rapport annuel sur les carences mondiales de l'infrastructure aéronautique et des mécanismes de supervision afin d'aider les donateurs à déterminer des possibilités d'amélioration et de répartir l'assistance offerte par les États contractants ;

~~13. Demande au Conseil de mettre en place une stratégie unifiée fondée sur les principes d'une transparence accrue, de la coopération et de l'assistance et d'encourager, lorsqu'ils sont appropriés, les partenariats entre les États, les usagers, les fournisseurs de services de navigation aérienne, l'industrie, les~~

~~institutions financières et d'autres parties prenantes pour analyser les causes, établir et appliquer des solutions viables afin d'aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité ;~~

~~14. Charge le Conseil d'adopter une approche souple pour la fourniture, par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI, d'une assistance aux organismes régionaux ou sous régionaux chargés de tâches en matière de supervision de la sécurité et de mettre en place un système efficace de suivi de la mise en œuvre de la stratégie unifiée ;~~

~~15. 13. Demande au Secrétaire général de continuer à étudier les manières dont la détermination des mesures pourrait être entreprise aux niveaux national et régional pour appuyer les États dans l'établissement des moyens et des procédures de supervision de la sécurité de l'ATM ;~~

~~14. Charge le Conseil de renforcer le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) pour en préserver l'efficacité ;~~

~~15. Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-7.~~

Règle pratique

~~Le Conseil devrait trouver des façons de mettre à la disposition de l'ensemble des États contractants, via le site web sécurisé de l'OACI, tous les renseignements pertinents figurant dans la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD).~~

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION

A36-xx	Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) — Sécurité
--------	--

L'Assemblée,

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

Considérant que la sécurité de l'aviation civile internationale dépend aussi de la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la mise en œuvre effective du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) nécessite un renforcement des efforts communs déployés par l'OACI, les États contractants, l'industrie et toutes les autres parties prenantes,

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,

Reconnaissant que l'Assemblée (35^e session) a adopté la Résolution A35-7, Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité,

Reconnaissant que le Secrétaire général a pris des mesures pour mettre en place le Programme de la stratégie unifiée de l'OACI,

1. *Charge* le Conseil de continuer à mettre en place un Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) fondé sur :

- a) la transparence et le partage des renseignements critiques pour la sécurité ;
- b) la promotion de l'établissement de systèmes régionaux de supervision de la sécurité et l'assistance aux États ;
- c) l'analyse et l'échange des informations sur la sécurité ;
- d) un partenariat avec les États contractants, l'industrie et les autres parties prenantes pour coordonner et faciliter la fourniture de l'assistance financière et technique aux États qui en ont besoin afin de remédier aux carences constatées dans le cadre de l'USOAP de l'OACI ;

2. *Charge* le Conseil de renforcer le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) en réaffectant les ressources internes de l'Organisation de façon à en assurer l'exécution effective ;

3. *Charge* le Conseil d'appuyer des améliorations de la base de données pour l'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) afin de faciliter le partage des renseignements critiques pour la sécurité selon qu'il convient entre les États contractants, l'industrie et les autres parties prenantes ;

4. *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 qui en ont besoin ainsi que d'établir les mesures à prendre à l'égard des États qui n'ont pas résolu des carences en matière de sécurité ;

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