



A36-WP/324
P/37
25/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 12 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Les Résolutions 12/1 et 12/2 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 12 : Rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Programme de la stratégie unifiée de l'OACI (USP)

12.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine le rapport du Conseil sur la question intitulée *Rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Programme de la stratégie unifiée (USP) de l'OACI* (WP/53). De plus, le Comité est saisi de trois notes présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes WP/91, 127 et 147.

12.2 Dans la note WP/53, le Conseil traite des mesures entreprises par le Programme de la stratégie unifiée (USP) de l'OACI depuis la 35^e session de l'Assemblée. Le rapport met aussi en lumière les 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, au partage et à l'échange d'informations sur la sécurité, à la transparence, aux partenariats et aux alliances, ainsi que les mesures prises à l'appui du processus de la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB). Sont aussi fournies au Comité deux résolutions de l'Assemblée, l'une qui annule et remplace la Résolution A35-7 — *Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité* et l'autre concernant la création de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD).

12.3 Dans la note WP/127, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) souligne que la sécurité et la sûreté en aviation et dans le tourisme ne sont pas seulement d'une importance capitale du point de vue de la prévention de tragédies humaines, mais qu'elles ont aussi de larges ramifications dans l'économie mondiale. L'aviation est étroitement liée au tourisme, lequel génère une plus haute contribution au produit national brut, en matière d'emplois et d'investissement, que la plupart des autres activités économiques. C'est en particulier le cas dans les pays en développement où le tourisme est le secteur d'activité principal. Compte tenu de son mandat, l'OMT est soucieuse de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation des déplacements, y compris en ce qui concerne les éléments internationaux et intérieurs de tous les modes de transport. De plus, l'OMT encourage une culture de la sécurité et de la sûreté des voyages et du tourisme au plus haut niveau des gouvernements et de l'industrie, compte tenu de son importance sociale et économique capitale. La note illustre l'étroite relation entre l'aviation et le tourisme en matière de sécurité, de sûreté et de facilitation, et appelle une coopération plus étroite sur ces questions entre les communautés de l'aviation et du tourisme.

12.4 Dans la note WP/147, les États de la Communauté de l'Afrique de l'Est rendent compte de la création d'une agence régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté, constituée en institution spécialisée de la Communauté. Cette agence supervise la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans la région et rend compte des efforts consentis par les États partenaires de l'Afrique de l'Est pour améliorer la sécurité de l'aviation dans la région.

12.5 Dans la note WP/91, présentée par le Togo et le Sénégal au nom des États membres des Autorités africaines et malgaches de l'aviation civile (AAMAC), il est noté que 17 États d'Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que Madagascar et les Comores, sont convenus de coopérer au sein de cette association en vue de renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique, en application de la Résolution A29-13 de l'Assemblée de l'OACI intitulée *Amélioration de la supervision de la sécurité*. La note rend compte des mesures prises et des efforts consentis par l'AAMAC notamment dans les domaines suivants : création d'autorités conjointes de l'aviation civile, élaboration d'une première série de textes réglementaires relatifs aux Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI, mise en place d'un programme de

formation, et élaboration d'une nouvelle série de textes réglementaires relatifs aux Annexes 2, 4, 10, 11, 13 et 15 de l'OACI.

12.6 Le Comité note avec satisfaction le rapport d'avancement du Conseil concernant le Programme de la stratégie unifiée et appuie avec vigueur la création de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD). On estime que le Programme ISD est important car il guidera l'OACI dans sa recherche de solutions aux nombreux problèmes liés à l'absence de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) dans de nombreux États.

12.7 Abordant les résolutions qui figurent dans les Appendices A et B de la note WP/53, le Comité propose que, compte tenu de l'importance du programme, celui-ci devrait être renforcé en procédant à une réaffectation des ressources à l'intérieur de l'Organisation, et en obtenant des États qui sont en mesure de le faire le détachement de spécialistes et la fourniture d'autres ressources. De plus, le Comité estime que l'élaboration d'objectifs clairement définis et de calendriers pour leur réalisation renforcerait encore le programme.

12.8 Le Comité souligne que la résolution des carences liées à la sécurité constitue un domaine essentiel d'activités pour l'OACI et que la transparence et la divulgation des résultats des audits sont nécessaires pour apporter des améliorations dans ce domaine. Il est aussi proposé que le rapport annuel sur les carences à l'échelle mondiale tant dans l'infrastructure que dans les mécanismes de supervision, identifie les carences qui doivent être réglées à titre prioritaire, comme il est demandé dans la Résolution A35-7 amendée. Le Comité demande de plus qu'une tâche soit créée par l'OACI pour élaborer des lignes directrices sur les niveaux optimaux de dotation en personnel nécessaire pour les fonctions liées à la sécurité au sein d'une autorité de l'aviation civile.

12.9 Concernant la résolution des carences identifiées grâce au Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, le Comité exprime aussi l'avis que la priorité devrait être accordée à l'élaboration de plans régionaux et sous-régionaux, tels que le Plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique, qui pourrait servir de modèle pour les autres régions. À cet égard, le Comité appuie le projet de résolution élaboré par la réunion de haut niveau qui s'est tenue à propos du plan, le 17 septembre 2007. Le Comité prend aussi note des autres efforts régionaux et sous-régionaux destinés à assurer une supervision adéquate de la sécurité, dont il est question dans les notes WP/91 et WP/147 concernant les activités des Autorités africaines et malgaches de l'aviation civile (AAMAC) et de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de l'Afrique de l'est (CASSOA), respectivement.

12.10 Concluant ces travaux sur ce point, le Comité convient de présenter les Résolutions 12/1 et 12/2 contenues dans les Appendices A et B à la note WP/53 à la Plénière, pour adoption.

Résolution 12/1

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 Conférence DGCA/06 a formulé des recommandations visant à ce que le public puisse accéder aux informations appropriées des audits de supervision de la sécurité et à ce qu'un mécanisme supplémentaire soit établi pour résoudre rapidement les préoccupations de sécurité graves détectées par l'USOAP,

Considérant que l'OACI peut coordonner et faciliter l'assistance 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 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 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. *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. *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 ;

6. *Charge* le Conseil d'appliquer et de revoir, 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 afin que les autres États contractants prennent en temps utile des mesures adéquates ;

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 ;

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 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 ;

10. *Encourage* les États contractants à promouvoir la sécurité aérienne comme élément fondamental des priorités de la planification et des activités socioéconomiques nationales ;

11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de l'OACI pour remédier aux carences en matière de sécurité ;

12. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité à tirer parti de la possibilité de financement offerte par les institutions financières, notamment les banques de développement et les autres donateurs ;

13. *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 et en particulier d'indiquer les carences qui doivent être traitées en priorité, afin d'aider les donateurs à déterminer des possibilités d'amélioration et de répartir l'assistance offerte par les États contractants ;

14. *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 ;

15. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'établir une tâche pour élaborer des orientations sur les niveaux optimaux de dotation en personnel nécessaire pour les fonctions liées à la sécurité au sein d'une autorité de l'aviation civile ;

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

17. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-7.

Résolution 12/2

Programme de soutien de la mise en œuvre et du 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 du développement (ISD) en identifiant et en réaffectant des ressources adéquates au sein de l'Organisation, et en élaborant des objectifs clairement définis ;

3. *Charge* le Conseil d'encourager encore les États qui sont en mesure de le faire à appuyer le Programme ISD en détachant des spécialistes et en fournissant d'autres ressources de façon à assurer la réussite de sa mise en œuvre ;

4. *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 ;

5. *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 ;

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

— FIN —