



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de planification et de Mise en œuvre APIRG/22)  
(Accra, Ghana, 29 juillet - 2 août 2019)**

**DOMAINES D'INTÉRÊT POUR LES ÉTATS-UNIS À LA 40E SESSION DE  
L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE  
INTERNATIONALE (OACIA)**

*(Note présentée par les États-Unis)*

**RÉSUMÉ**

Le présent document donne un aperçu des domaines d'intérêt pour les États-Unis à la 40<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

Mesure prise par la réunion :

Cette réunion est conviée à utiliser les informations contenues dans le présent document pour coordonner et collaborer avec les États-Unis afin d'identifier et de promouvoir les points communs au cours de la 40<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI.

Les objectifs stratégiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité</li> <li>• Capacité et efficacité de la navigation aérienne</li> <li>• Sécurité et facilitation</li> <li>• Développement économique du transport aérien</li> <li>• Protection de l'environnement</li> </ul>
----------------------------	---

## 1 INTRODUCTION

1.1 La 40<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI (40<sup>ème</sup> A) est prévue du 24 septembre au 4 octobre 2019 à Montréal, Canada. Les États-Unis estiment qu'il est important que l'OACI et les parties prenantes jouent un rôle proactif pour relever les défis actuels et futurs, car l'aviation continue d'évoluer grâce au développement rapide de nouvelles technologies. Il est également primordial que l'OACI et ses partenaires mondiaux renforcent leur collaboration en vue d'améliorer la performance mondiale en matière de sécurité aérienne. Une telle collaboration est nécessaire pour maximiser les ressources afin d'assurer une efficacité et une efficacité continues des programmes vitaux de l'OACI.

## 2. ANALYSE

2.1. Les Etats-Unis ont identifié les domaines d'intérêt suivants lors de la 40<sup>ème</sup> Assemblée :

### 2.2 Plan Mondial de navigation aérienne (GASP)

2.2.1 Les États-Unis soutiennent l'approbation du GASP à la 40<sup>ème</sup> Assemblée et soutiennent fermement l'évolution continue du GASP en tant que cadre de haut niveau pour renforcer la sécurité dans le monde. Les priorités du GASP devraient rester axées sur la

réduction du taux mondial d'accidents et l'amélioration continue des capacités de surveillance de la sécurité. En tant que plan stratégique de haut niveau permettant à l'OACI, aux États et aux parties prenantes d'évaluer les améliorations des performances en matière de sécurité aérienne, il est important que la méthode et le mécanisme de mesure soient efficaces, précis et fiables. Les États-Unis reconnaissent le travail accompli par l'OACI et le Groupe d'étude du GASP pour tenir compte des contributions de la 13<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne (13<sup>ème</sup> Conf-NA) dans la révision du projet de l'édition 2020-2022 du GASP et soutiennent les changements proposés à la marge de surveillance de sécurité.

### **2.3 Développement Futur d'un Système Mondial de Surveillance de la Sécurité Aérienne (GASOS)**

2.3.1 Les États-Unis continuent de soutenir l'intention du GASOS visant à aider les États à améliorer et à renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité. Ils sont aussi conscients des défis que le GASOS cherche à relever ainsi que des avantages potentiels qui pourraient être obtenus avec le modèle proposé du GASOS. Les États-Unis soutiennent également les efforts déployés par le GASOS pour aider à renforcer les capacités de surveillance de la sécurité des organisations régionales de surveillance de la sécurité. Toutefois, une étude juridique et technique plus approfondie des questions entourant les niveaux 2 et 3 est nécessaire. Les États-Unis soulignent qu'il est important de veiller à ce que le développement futur du concept GASOS tienne pleinement compte de ces questions, tout en assurant une approche solide de l'essai et de la validation du modèle GASOS.

### **2.4 Plan Mondial de Navigation Aérienne (GANP)**

2.4.1 Les États-Unis soutiennent l'approbation du GANP à la 40<sup>ème</sup> Assemblée et soutiennent fermement l'évolution continue du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) en tant que cadre de haut niveau pour l'évolution du système mondial de navigation aérienne. Les États-Unis soutiennent la mise à jour du GANP et des ASBU (Mise à niveau des blocs de systèmes aéronautiques), car la nouvelle structure du GANP et les ASBU associées mises à jour sont importantes dans la mesure où elles visent à créer un plan dynamique et fonctionnel qui intègre le système aéronautique des États innovants et en voie d'achèvement, et qui s'appuie mutuellement sur un réseau interconnecté. La combinaison des niveaux stratégiques et techniques actualisés du GANP, de l'ASBU actualisé et de la création par projet d'une approche fondée sur les performances pourrait donner aux régions de l'OACI la souplesse nécessaire pour tenir compte des nouvelles technologies et garantir que les mécanismes régionaux appropriés (par exemple, les groupes régionaux de planification et d'exécution et les groupes régionaux pour la sécurité aérienne) puissent appliquer les plans mondiaux en fonction de leurs propres problèmes régionaux spécifiques. La définition du réseau Internet mondial de l'aviation (GAIN) est essentielle pour assurer la progression vers un futur système de navigation aérienne interopérable sans faille dans le cadre du GANP.

2.3.2 La 13<sup>ème</sup> Conf-NA a approuvé un cadre du GANP intégrant les concepts émergents de la navigation aérienne tels que les systèmes de navigation aérienne sans pilote (UAS), la gestion du trafic UAS (UTM), les systèmes mondiaux de détresse et de sécurité aéronautiques (GADSS), les grandes données et un réseau Internet mondial proposé. Le GANP actualisé soulignera l'importance de la conformité de la planification de la navigation aérienne mondiale, régionale et nationale aux niveaux stratégique, technique,

régional et national mondial. L'accord visant à ajouter la dimension civilo-militaire au GANP ainsi que la proposition américaine d'une structure à plusieurs niveaux pour la prochaine édition du GANP et l'importance de la conformité du GANP au GASP sont tous particulièrement remarquables.

## 2.5 UAS et Systèmes d'Espace Aérien Télé piloté (RPAS)

2.5.1 La 13<sup>ème</sup> Conf-NA a débouché sur plusieurs recommandations et mesures connexes portant sur des questions relatives aux UAS et au RPAS. Les États-Unis s'efforcent de faire en sorte que les travaux visant à faire progresser ces questions soient conformes aux résultats de la Conférence en ce qui concerne les opérations des UAS non certifiées en haute mer, les activités futures entreprises par le Groupe consultatif UAS de l'OACI et le développement interdisciplinaire des normes et pratiques recommandées (SARP) et des documents de référence relatifs aux RPAS. En outre, les États-Unis encouragent les pays à prendre note du travail accompli par le Groupe de travail sur la certification des aéronefs sans pilote en Asie-Pacifique en vue d'élaborer un continuum de sécurité fondé sur les risques pour la certification d'UAS.

## 2.6 Environnement

2.6.1 Les États-Unis appuient les efforts visant à réintroduire les avions supersoniques. Dans cet esprit, nous soutenons les travaux de l'OACI visant à faciliter leur développement, notamment par le biais de normes internationales qui garantiront que ces avions puissent être vendus et exploités dans le monde entier. Afin de soutenir un objectif global visant à favoriser l'innovation dans le domaine des transports, et compte tenu de l'importance d'innovation en cours, les États-Unis considèrent les avions supersoniques comme une priorité absolue. Nous encourageons d'autres pays à collaborer avec nous pour permettre les avions supersoniques et à s'attaquer aux contraintes telles que le bruit par l'élaboration de SARP pour le bruit d'atterrissage et de décollage des avions supersoniques et à empêcher l'introduction de concepts non techniques comme celui de l'acceptation publique, qui sera pris en considération dans l'élaboration de normes techniques environnementales. En particulier, les États-Unis soutiennent les travaux en cours au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI sur une étude exploratoire, qui aidera à aborder les questions techniques liées à l'élaboration de normes internationales.

2.6.2 Les États-Unis réaffirment également leur soutien à la CORSIA, comme convenu lors de la 39<sup>ème</sup> Assemblée. Nous ne soutenons pas les changements à la structure ou à la substance de la CORSIA. Nous pensons que toute proposition visant à modifier la CORSIA ou à modifier ses exigences de fond ne servirait qu'à l'affaiblir à ce stade critique de la mise en œuvre. Nous encourageons tous les pays à approuver la poursuite de la mise en œuvre de la CORSIA telle qu'elle a été adoptée à la 39<sup>ème</sup> Assemblée et ensuite exposée dans les SARP de l'OACI. Le maintien de l'appui des États-Unis à la CORSIA repose sur l'appui solide de l'industrie américaine et sur la reconnaissance du fait qu'une seule mesure mise en œuvre par l'OACI sera moins coûteuse et moins pénible que des taxes et redevances internationales sur le carbone, lesquelles constituent une mosaïque.

## 2.7 **Transport Spatial Commercial**

2.7.1 Les États-Unis ont l'intention de veiller à ce que les recommandations formulées dans le document de la 13<sup>ème</sup> Conf-NA concernant le transport spatial commercial, qui ne s'appliquent qu'au transport aérien, soient présentées à l'Assemblée. Les États-Unis estiment qu'il est trop tôt pour que l'OACI ou tout autre organisme élabore des règles ou des normes internationales contraignantes et des pratiques recommandées concernant le transport spatial commercial suborbital ou orbital ou les aéroports spatiaux commerciaux. Les États-Unis considèrent la réglementation nationale - axée sur la sécurité des opérations et la déconfliction avec les autres utilisateurs de l'espace aérien - comme le moyen approprié de réglementer l'industrie du transport spatial commercial. Les États-Unis estiment qu'une réglementation excessive entravera la croissance de l'industrie spatiale, non seulement aux États-Unis, mais à l'échelle mondiale.

## 2.8 **La Cyber sécurité**

2.8.1 L'OACI gère actuellement la gouvernance de la cybersécurité dans plusieurs bureaux du Secrétariat. Le Bureau du transport aérien gère la cybersécurité physique dans le cadre de la sûreté aérienne (AvSEC - en particulier dans le cadre du Comité d'intervention illicite - UIC). Le Bureau de la navigation aérienne gère la sécurité des réseaux (ATM, COM, etc.) sous le couvert de la cyber-résistance au moyen de multiples groupes techniques relevant de la Commission de la navigation aérienne. Cette structure soulève des questions d'influence politique, de gouvernance, de coordination, de transparence et de stratégie.

2.8.2 Les États-Unis ont l'intention de proposer la création d'un comité technique du Conseil de l'OACI sur la cybersécurité très semblable au CAEP. Un comité du Conseil peut l'aider à formuler de nouvelles politiques et à adopter de nouveaux SARP, si nécessaire, concernant la cybersécurité. Le Comité peut consolider les ressources et assurer une approche holistique et multidisciplinaire que la structure actuelle ne peut compléter.

2.8.3 Les États-Unis soutiennent la mise en place d'un cadre mondial de confiance pour la cybersécurité dans le secteur de l'aviation, qui soit pleinement coordonné. Le GANP de l'OACI établit la nécessité d'une augmentation significative du partage de l'information pour réaliser les améliorations opérationnelles recherchées dans les efforts de modernisation mondiale. Cela suppose un environnement hautement fiable qui interconnecte la communauté de l'aviation fédérée à l'échelle mondiale, d'une manière transparente et interopérable. Les États-Unis appuient l'élaboration de considérations politiques, de gouvernance et techniques pour l'établissement d'un cadre de confiance pour l'aviation qui relie cette communauté.

## 2.9 **Promouvoir la sécurité dans les aéroports**

2.9.1 Les États-Unis soutiennent l'amélioration de la sécurité des aéroports par le biais de quatre grandes priorités. Premièrement, les États-Unis demandent à l'Assemblée de soutenir la certification mondiale des aéroports en veillant à ce que les exploitants d'aéroports acceptent d'améliorer les conditions de sécurité dans les aéroports et respectent les normes de l'OACI. À l'appui de cet objectif, les États-Unis partageront les pratiques exemplaires en matière d'inspection de la sécurité dans les aéroports des États-Unis.

2.9.2 Deuxièmement, les États-Unis sollicitent l'appui de l'Assemblée pour assurer la normalisation des rapports de données et des cartes aéronautiques, comme indiqué à l'annexe 15 (Services d'information aéronautique). La normalisation dans ces domaines critiques améliorera la communication sur les installations aéroportuaires disponibles, ce qui accroîtra la sécurité des aérodromes. Deuxièmement, les États-Unis sollicitent l'appui de l'Assemblée pour assurer la normalisation des rapports de données et des cartes aéronautiques, comme indiqué à l'annexe 15 (Services d'information aéronautique). La normalisation dans ces domaines critiques améliorera la communication sur les installations aéroportuaires disponibles, ce qui accroîtra la sécurité des aérodromes.

2.9.3 Troisièmement, les États-Unis reconnaissent les défis auxquels sont confrontés les aérodromes en matière de sécurité des pistes. Les États-Unis sont en mesure de contribuer à cet effort grâce aux normes et aux spécifications de conception des aéroports de la « Federal Aviation Administration (FAA) » des États-Unis afin de réduire la géométrie problématique et les problèmes potentiels de signalisation et de marquage confus ou mal orientés.

2.9.4 Enfin, les États-Unis comprennent les défis et les difficultés auxquels sont confrontés les pays pour gérer leur faune sauvage en toute sécurité dans les aérodromes. Les États-Unis poursuivront leurs activités de sensibilisation en ce qui concerne le nombre élevé de collisions d'oiseaux à l'échelle mondiale et poursuivront les initiatives d'atténuation des risques pour la faune sauvage spécifiquement associées aux normes de performance opérationnelle des compagnies aériennes américaines à bimoteurs à long rayon d'action étendu.

## 2.10 Disponibilité d'informations précises sur le maintien de la navigabilité

2.10.1 Les États-Unis soulignent la nécessité pour tous les États membres de l'OACI de fournir des informations précises sur le maintien de la navigabilité. La présence d'entrées obsolètes ou manquantes dans la version en ligne de la circulaire 95 de l'OACI ainsi que les informations relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs en service, entravent la transmission entre les pays des informations essentielles à la sécurité aéronautique. Les États-Unis ont l'intention de proposer que l'Assemblée demande aux États Membres de mettre à jour leurs entrées respectives d'informations relatives au maintien de la navigabilité et demande aux bureaux régionaux de jouer un rôle actif pour encourager les pays susmentionnés à fournir ces informations et aider l'OACI à vérifier périodiquement la validité des informations disponibles.

## 2.11 Formation des pilotes et amélioration des opérations pour tenir compte de la dépendance à l'égard de l'automatisation

2.11.1 Bien que le recours accru à l'automatisation ait amélioré la sécurité, cette tendance contribue probablement aussi à la dégradation des compétences de pilotage manuel des pilotes. Ces compétences sont essentielles à la confiance et à la compétence des pilotes, et elles sont nécessaires pour prendre les commandes de l'avion lorsque les systèmes automatisés ne fonctionnent pas comme prévu. Les États-Unis ont l'intention de proposer que l'OACI, les États membres et les entreprises prennent des mesures appropriées pour remédier à la dépendance de l'automatisation dans le poste de pilotage.

## **2.12 Préparation à la mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique américaine - diffusion (ADS-B) Mandat d'équipement de sortie**

2.12.1 En 2010, la FAA des États-Unis a publié une exigence réglementaire au titre 14 des articles 91.225 et 91.227 du « Code of Federal Regulations » des États-Unis, qui stipule qu'après le 1er janvier 2020, il est interdit d'exploiter un aéronef dans certains espaces aériens sans l'équipement de sortie ADS-B installé sur cet aéronef. Cette exigence s'applique à tous les exploitants, tant américains qu'étrangers. Afin d'assurer la préparation de l'ensemble de la communauté aéronautique et de prévenir toute perturbation opérationnelle, la FAA fait la promotion de cette exigence auprès de la communauté internationale. Pour de plus amples informations, veuillez consulter le site [www.faa.gov/nextgen/equipadsb/](http://www.faa.gov/nextgen/equipadsb/).

## **2.13 Réforme des Finances et de Gestion**

2.13.1 Les États-Unis ont l'intention de renforcer l'importance de l'engagement de l'OACI en faveur d'un programme de réforme financière et de gestion afin d'assurer une utilisation optimale des fonds de l'OACI et de veiller à ce qu'ils soient affectés en priorité aux objectifs fondamentaux de sûreté et de sécurité et à quelques nouvelles priorités insuffisamment financées. Dans le domaine de la réforme de la gestion, les États-Unis ont l'intention de mettre l'accent sur l'engagement de l'OACI à renforcer ses politiques en matière d'éthique, de transparence et de responsabilité, en se concentrant sur la protection contre des représailles des auteurs de tels agissements. Les États-Unis ont également l'intention de renforcer la nécessité pour l'OACI de s'attaquer pleinement à toutes les vulnérabilités de l'Organisation en matière de technologie de l'information et de regagner sa réputation d'organisation sûre, efficace et cyber-sécurisée.

## **2.14 Sûreté Aérienne**

2.14.1 Les États-Unis soutiennent la nécessité pour l'OACI de rehausser le profil de la sûreté aérienne dans le monde entier par des initiatives telles que l'accélération de l'élaboration de SARP pour les données des dossiers passagers (PNR) et la promotion de "cultures de sûreté". Les États-Unis sont également favorables à l'examen de la possibilité d'élever la sûreté aérienne au rang de bureau, en veillant à ce qu'une telle proposition respecte la croissance nominale zéro du budget de l'OACI et que des priorités tout aussi importantes ne soient pas affectées par un effort à long terme axé sur la création d'un nouveau bureau. En ce qui concerne les données PNR, les États-Unis soutiennent fermement le passage de l'utilisation des données PNR à des fins de lutte contre le terrorisme et de sécurité d'une pratique recommandée par l'OACI à une norme pour la fin 2019. Comme le prévoit la résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations unies, les États membres sont tenus de collecter, d'analyser et de partager les données des dossiers passagers pour faire face à la menace que représentent les combattants étrangers revenant d'Irak et de Syrie et pour dissuader les terroristes de voyager.

## **2.15 Traite des Personnes**

2.15.1 Les États-Unis soutiennent les efforts visant à accroître l'impact collectif du secteur de l'aviation dans la lutte contre la traite des êtres humains, mais ils estiment qu'il est prématuré que l'OACI ou tout autre organisme élabore des règles ou normes internationales contraignantes en la matière. Les États-Unis prennent acte de la Circulaire

352 de l'OACI intitulée « Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons »( Lignes directrices pour la formation du personnel de cabine sur l'identification et l'intervention en matière de traite des personnes), et le Département des transports des États-Unis (USDOT) collabore avec les parties prenantes de tous les modes de transport pour lutter contre la traite des personnes, notamment en formant du personnel aéronautique par le biais du « Department of Homeland Security et du Blue Lightning Initiative » du USDOT. Les États-Unis soutiennent l'adoption prévue des pratiques recommandées 8.47 et 8.48 à l'annexe 9, qui encouragent la formation du personnel de l'aviation en matière de sensibilisation à la traite des personnes et la mise en œuvre de protocoles de signalement avec points de contact pour que les autorités compétentes reçoivent des conseils sur la traite des personnes. Les États-Unis soutiennent également la création d'un groupe de travail chargé de faciliter la mise en œuvre par les États des pratiques recommandées par l'OACI en matière de traite des personnes. Les États-Unis ont l'intention de proposer une résolution de l'Assemblée soulignant le rôle de l'aviation dans la lutte contre la traite des personnes et encourageant l'OACI à poursuivre ses efforts pour aider les pays dans leurs initiatives visant à combattre la traite des personnes dans l'aviation.

2.16 Les États-Unis se sont dit impatients de collaborer avec l'OACI et ses partenaires régionaux pour examiner les points de vue mutuels en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité aériennes dans le monde entier.

### **3 SUITE A DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1 La Réunion est invitée à utiliser les informations contenues dans le présent document pour coordonner et collaborer avec les États-Unis afin d'identifier et de promouvoir les points communs au cours de la 40<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI.