



A37-WP/371
TE/182
2/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 46 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 46 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

46.1 La Commission examine la note A37-WP/131, présentée par le Conseil, relative aux efforts que mène l'OACI sur les avertissements mondiaux de cendres volcaniques et l'évitement des cendres volcaniques. La note souligne le rôle de l'OACI face à la menace que constituent les nuages de cendres volcaniques pour l'aviation et reconnaît l'importance du Groupe de l'exploitation de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVWOPSG) est souligné, à savoir superviser la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW) ; un jalon important est retenu, à savoir la désignation de neuf centres d'avis de cendres volcaniques (VAAC), chargés de détecter et suivre les nuages de cendres et d'en prévoir les déplacements.

46.2 La note indique que lors de l'éruption islandaise d'avril 2010, l'introduction, avec l'accord des parties prenantes, de seuils expérimentaux de concentration de cendres volcaniques, avait permis la reprise des activités dans certaines portions d'espace aérien contaminées. Pour examiner les seuils expérimentaux, l'OACI a mis sur pied une équipe spéciale Europe/Atlantique Nord (EUR/NAT) sur les cendres volcaniques, qui a officialisé l'utilisation régionale des seuils expérimentaux en les incluant dans le Plan d'urgence concernant les cendres volcaniques pour les régions EUR et NAT. Parallèlement, l'OACI a créé une Équipe spéciale internationale sur les cendres volcaniques (IVATF) et lui a confié le mandat d'élaborer un cadre de gestion du risque de sécurité mondial permettant de déterminer des niveaux de concentration de cendres volcaniques ne compromettant pas la sécurité de l'exploitation en espace aérien contaminé par de telles cendres. La note souligne que l'approche adoptée par les régions EUR et NAT, basée sur l'utilisation de seuils de concentration des cendres, est en cours d'évaluation et de validation par l'IVATF et qu'il est trop tôt pour décider si elle devrait être appliquée mondialement dans le cadre de l'IAVW.

46.3 Dans la note A37-WP/199, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, la Commission endosse la nécessité de réviser les dispositions de l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* à la lueur des améliorations pouvant être apportées aux produits des Centres d'observation des cendres volcaniques (VAAC) ; elle demande également à l'OACI d'inciter l'IVATF à prendre en considération, dans ses travaux en cours, les niveaux de tolérance aux cendres établis d'un commun accord par les constructeurs.

46.4 La note, sur la base de l'expérience de l'éruption de l'Eyjafjallajökull, soutient l'intégration d'informations météorologiques pertinentes et précises dans les systèmes de planification des vols et de gestion des courants de trafic aérien et souligne l'importance pour l'OACI d'examiner plus avant les avantages d'un mode de gestion coordonnée du réseau dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI.

46.5 Un délégué mentionne qu'un radar mobile a été mis en place en Islande pour surveiller toute éruption volcanique et nuage de cendre subséquent jusqu'à ce qu'un radar permanent puisse être installé, et il souhaite en remercier l'Italie et l'Islande. Un autre délégué rappelle la nécessité de relations directes entre les centres de prévisions et les services qui publient des SIGMET, ainsi que l'importance pour l'OACI d'établir un lien plus direct avec l'OMM et ses travaux.

46.6 La Commission reconnaît que les questions soulevées sont multidisciplinaires et complexes et qu'il faudra beaucoup d'efforts de la part de toutes les parties prenantes pour aborder ces

problèmes. Il est convenu que l'OACI devrait garder un rôle directeur dans la poursuite du développement de l'IAVW et dans la coordination des efforts pour faire progresser les travaux sur les questions liées aux cendres volcaniques, qu'étudient l'IVATF et l'IAVWOPSG.

46.7 Des notes d'information sont aussi fournies par les États-Unis (A37-WP/226) et par l'IATA (A37-WP/231).

46.8 La Commission examine la note A37-WP/177, présentée par les Émirats arabes unis, dans laquelle il est recommandé que les États, mettent en œuvre des services de recherches et de sauvetage (SAR) sous-régionaux afin de renforcer le système SAR mondial. Il est recommandé que l'OACI appuie les États dans leurs efforts visant à faciliter et à coordonner des services SAR restructurés à l'échelle sous-régionale par la mise sur pied d'un projet SAR mondial dont l'objectif serait d'instruire et d'encourager les États pour qu'ils mettent en place des services SAR sous-régionaux. La Commission appuie les propositions en principe, mais ces points ne sont actuellement pas financés dans le programme de travail de l'OACI et seront renvoyés au Conseil pour plus amples examens.

46.9 La Commission examine la note A37-WP/147, présentée par les États-Unis, qui encourage l'OACI à instituer une équipe spéciale de volontaires pour examiner le rôle de l'OACI en matière de préparation et d'intervention en cas d'urgence et pour aider les États membres à élaborer un programme de formation pour la préparation et l'intervention en cas d'urgence. La résolution encourage l'OACI à amender les éléments pertinents de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, et les États à collaborer pour mettre au point des plans d'intervention afin de garantir des actions en temps opportun et bien coordonnées en période d'urgence.

46.10 La note A37-WP/200, présentée par la Colombie, examine le rôle de l'aviation civile en rapport avec les catastrophes naturelles. Cependant, elle met surtout l'accent sur l'idée d'incorporer dans le Plan mondial de navigation aérienne et les plans de navigation régionaux les principes d'un plan d'intervention en cas de catastrophe.

46.11 La Commission appuie l'idée de préserver le rôle central de l'OACI dans ce qui est reconnu comme une fonction essentielle de l'Organisation. La Commission reconnaît aussi que bien que des mesures d'urgence plus détaillées pour faire face à une plus grande gamme d'événements seraient une solution idéale, l'accent est aussi mis sur le fait que tenter de prévoir toutes les éventualités dans les plans d'urgence constituerait un défi et, plus important encore, nécessiterait un financement qui n'est actuellement pas disponible. Néanmoins, la Commission convient que le Conseil de l'OACI devrait revoir ces spécifications dans le contexte des fonds qui deviennent disponibles et que le contenu des deux notes devrait être porté à l'attention des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) par l'intermédiaire du Conseil.

46.12 La Commission examine la note A37-WP/130, présentée par la République de Corée, qui porte sur la question du traitement des observations des États concernant le projet de rapport final d'une enquête sur un accident d'aviation après qu'il a été circulé aux États intéressés pour avis, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, notamment le paragraphe 6.3, qui se lit : « Si l'État qui a mené l'enquête reçoit des observations dans les 60 jours, il amendera le projet de rapport final de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou, si l'État qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport. » La note signale que si elles sont fournies en annexe, les observations à caractère technique et liées à des recommandations

en matière de sécurité risquent de ne pas être traitées comme étant importantes et ainsi être ignorées. La note demande à l'OACI d'élaborer de nouveaux mécanismes visant à résoudre les questions découlant de tels cas de non-entente.

46.13 La Commission ne convient pas de la suggestion et note plutôt que les dispositions existantes de l'Annexe 13 traitent adéquatement de la coordination nécessaire entre États. Concernant les recommandations relatives à la sécurité, des délégués observent que les États qui reçoivent ces recommandations étudient avec soin l'incidence de leur mise en œuvre et peuvent les juger impossibles à mettre en œuvre. La Commission reconnaît que les dispositions de l'Annexe 13 concernant le traitement des recommandations de sécurité, récemment amendées durant la réunion AIG à l'échelon Division, tenue en 2008, sont suffisantes.

46.14 La Commission examine la note A37-WP/125, présentée par la République de Corée, qui propose que l'OACI établisse des spécifications pour les appareils électroniques portatifs, ainsi que des éléments indicatifs pour l'harmonisation des règlements concernant l'utilisation de ces appareils. La note signale des préoccupations croissantes concernant les interférences électromagnétiques provoquées dans les systèmes embarqués par les appareils en question lorsqu'ils sont utilisés par des passagers.

46.15 La Commission note que des spécifications techniques pour les critères d'épreuve ont été élaborées pour déterminer l'immunité des cellules et des avioniques contre les appareils électroniques portatifs et que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) prévoit l'utilisation de ces appareils sur certains aéronefs, mais qu'il serait difficile pour l'OACI de réglementer ou d'imposer une normalisation technique des appareils introduits à bord des aéronefs. Notant que les procédures opérationnelles continueront de servir de base pour l'atténuation de l'utilisation inappropriée de ces appareils, la Commission conclut ses délibérations en reconnaissant que la tâche est vaste et que le Conseil devra déterminer plus avant son financement dans le cadre de l'examen continu du Plan d'activités.

46.16 La République de Corée présente la note A37-WP/219, dans laquelle sont décrites les mesures qui ont été prises à l'échelon national pour aborder les questions de sécurité découlant du grand nombre de systèmes d'aéronefs non habités qui évoluent dans son espace aérien. La note appelle l'attention sur le fait qu'il n'y actuellement pas de normes internationales ni de pratiques convenues concernant les vols de ces systèmes et que les États élaborent donc, à titre individuel, des cadres réglementaires nationaux à leur discrétion. Elle recommande que l'OACI inclue l'élaboration de cadres réglementaires pour les UAS afin d'appuyer tous les États qui sont confrontés à ce nouveau problème de sécurité.

46.17 Plusieurs déléguées appuient la note, en notant qu'il faut un cadre réglementaire pour les UAS. Le Secrétaire informe la Commission que le Groupe d'études sur les systèmes d'aéronefs non habités (UASSG) avait été créé en 2007 et qu'il élabore actuellement un cadre réglementaire ; toutefois, cette activité se déroule en dehors du budget Programme ordinaire et n'est pas financée. Le Groupe a élaboré la circulaire 328 intitulée *Systèmes d'aéronefs non habités (UAS)*, dont un projet final a été affiché sur ICAO-NET, à temps pour la 37^e Session de l'Assemblée.

46.18 La Commission examine la note A37-WP/266, présentée par la Fédération de Russie, qui invite le Conseil à étudier la possibilité d'utiliser d'autres moyens, pour l'aviation générale, pour signaler l'emplacement d'un aéronef en détresse à la place des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) et, le cas

échéant, à proposer l'élaboration d'un amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

46.19 La Commission note que l'OACI étudie les moyens de fournir des données de position de l'aéronef ou de l'épave par émetteur de localisation d'urgence équipées d'enregistreurs de bord déployables, ou d'avoir les données de position incluses dans les messages provenant de la transmission continue ou de la transmission déclenchée de données de vol. La Commission note que le Groupe de travail d'experts du COSPAS-SARSAT élabore actuellement la fonctionnalité et les spécifications de la nouvelle génération d'émetteurs de localisation d'urgence.

46.20 La note invite instamment l'OACI à revoir les exigences concernant l'emport d'ELT, à la lueur de l'expérience de la fiabilité des ELT dans des accidents. La Commission convient de la nécessité d'examiner les performances des ELT ; cet examen devrait comprendre un examen de toutes les solutions de remplacement viables. Toutefois, une fois de plus, il n'y a pas de financement spécifique pour le prochain triennat et le Conseil reverra cette question dans le cadre de son examen permanent du plan d'affaires, notant que le Groupe d'experts du COSPAS-SARSAT progresse dans ce domaine. La Commission note également que le Secrétaire veut suggérer que le Conseil international des Associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) soit autorisé à participer aux travaux du groupe de travail des experts.

46.21 La Commission examine la note A37-WP/268, également présentée par la Fédération de Russie, dans laquelle il est demandé au Conseil d'entreprendre à l'OACI des travaux sur l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs sur le minimum de séparation en cas de turbulence de sillage et de charger le Groupe d'étude sur la turbulence de sillage (WTSG) de l'OACI d'étudier la question de l'élaboration de directives sur la procédure de certification des aéronefs. Une base de données OACI des incidents liés à la turbulence de sillage devrait également être créée.

46.22 La Commission note que la base de données proposée, ainsi que les points supplémentaires qu'il a été proposé d'ajouter au programme de travail du WTSG ne sont pas financés. La Commission note également que le WTSG convoque sa première réunion en novembre 2010 et que la Fédération de Russie a désigné un membre de ce groupe. La Commission convient que la note soit renvoyée au Conseil pour plus large diffusion, sachant que cela pourra faire avancer les travaux actuels du groupe d'étude.

46.23 La Commission examine la note A37-WP/273, présentée par la Fédération de Russie, dans laquelle il est demandé à l'OACI de recueillir, analyser et diffuser des renseignements temporaires sur les pratiques d'inspection des aéronefs étrangers dans le monde. La note recommande également que le Conseil établisse des principes visant à prévenir l'utilisation inappropriée des renseignements acquis par les pays dans le cadre des inspections des aéronefs étrangers.

46.24 Convenant que la proposition de la note A37-WP/273 est directement liée au code de conduite concernant le partage des renseignements sur la sécurité, la Commission recommande que le Conseil renvoie cette question au Groupe de travail chargé de l'élaboration du code de conduite pour plus ample examen.

46.25 La Commission examine la note A37-WP/89, présentée par la Colombie, dans laquelle il est proposé d'une part de formuler des éléments indicatifs et des manuels de planification mondiaux

concernant la gestion du trafic du transport multimodal (MTTM), fondés sur l'évolution des systèmes de navigation GNSS et d'autre part de promouvoir l'intégration et la coordination des organismes internationaux tels que, parmi d'autres, l'OACI et le Comité international sur les systèmes mondiaux de navigation par satellite (ICG) des Nations Unies. La Commission note que cette question est très intéressante mais qu'elle sort du domaine de compétence de l'OACI et que l'ICG serait l'organe compétent pour étudier cette proposition.

46.26 La Commission examine la note A37-WP/163, présentée par la Colombie, dans laquelle l'accent est mis sur la nécessité d'avoir des objectifs opérationnels communs pour l'élaboration des mesures d'atténuation, sur la base des dossiers de sécurité applicables aux aéroports. À cet égard, la note demande à l'OACI d'actualiser les lignes directrices et d'établir une méthodologie à appliquer de manière uniforme pour l'évaluation des études de sécurité, des critères des mesures et de l'utilisation partagée entre les États. La Commission note les travaux que mène actuellement l'OACI, avec le soutien du Conseil international des aéroports (ACI) pour élaborer un document *Procédures pour les service de navigation aérienne (PANS) — Aéroports* qui contiendra des procédures pour la gestion opérationnelle des aéroports et la méthodologie à suivre pour les études aéronautiques/dossiers de sécurité, ainsi que des procédures pour leur évaluation.

46.27 Une note d'information est aussi fournie par le Comité inter-États de l'aviation (A37-WP/88).

46.28 La Colombie présente la note A37-WP/175, qui contient une proposition visant à ce que l'OACI élabore des éléments indicatifs pour la création de sites ou d'autres moyens d'échange de renseignements, et à ce que les États autorisent l'accès aux bases de données avec des renseignements actualisés aux fins de confirmer la validité des permis et des licences. L'accent est mis sur l'importance de partager tous les renseignements nécessaires pour améliorer la sécurité. La Commission convient que ce serait là un apport important que l'équipe spéciale multidisciplinaire sur le partage des renseignements relatifs à la sécurité (voir le point 25 de l'ordre du jour) devrait prendre en considération.

46.29 La Commission appuie l'élargissement des systèmes de partage des renseignements de l'OACI dans l'intérêt de la sécurité et rappelle que l'OACI a récemment établi un nouveau groupe qui se consacre au développement d'outils de sécurité nationaux fondés sur les ordinateurs. Ce groupe élabore actuellement un système unique pour donner accès aux bases de données contenant des renseignements provenant de tous les registres nationaux d'aéronefs, des permis d'exploitation aérienne (AOC) et des spécifications d'exploitation liées à chaque AOC. La Commission convient qu'étant donné les ressources supplémentaires nécessaires pour augmenter les efforts de l'OACI en matière de partage de renseignements et la vaste gamme de renseignements nécessaires, le Conseil devrait établir des priorités.

46.30 La Commission examine la note A37-WP/83, présentée par le Comité aéronautique inter-États, dans laquelle il est proposé d'imposer la certification de l'équipement d'aéroport et de l'équipement en route comme mesure efficace pour garantir le respect des SARP de l'OACI. La note indique que l'Annexe 14 — *Aéroports* contient des dispositions concernant la certification des aéroports, mais qu'il n'y a pas de dispositions analogues dans d'autres annexes de l'OACI, comme l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* et l'Annexe 10 — *Télécommunication aéronautiques*, sur la certification de l'équipement d'aéroports et de l'équipement en route. La Commission convient de renvoyer cette proposition au Conseil pour examen dans le contexte général des tâches à réaliser.

- 46.31 Une note d'information a également été présentée par l'Inde (A37-WP/87).
- 46.32 La Commission examine la note A37-WP/213 présentée par la Jamahiriya arabe Libyenne et les États membres de la Commission arabe de l'aviation civile, et relative à l'inclusion de personnel médical au sein de l'équipage de conduite des vols internationaux.
- 46.33 Il est noté que la majorité des vols déroutés le sont pour des raisons médicales, mais qu'on ne sait pas clairement combien de déroutements qui pourraient être évités par la présence d'un médecin à bord. La Commission est informée que la plupart des cas de maladies contagieuses sont asymptomatiques au moment du voyage et qu'une escorte médicale devrait accompagner, s'il le faut, un voyageur dont on sait qu'il a une pathologie. En dépit de l'augmentation apparente du nombre de passagers âgés et fragiles ces dernières années, il n'y a pas de données permettant de penser que le taux de déroutements pour raisons médicales a augmenté. La proposition n'est pas appuyée.
- 46.34 La Commission examine la note A37-WP/78, présentée par les États-Unis, qui demande que l'OACI entreprenne un examen des SARP pour s'attaquer à la question des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des renseignements sensibles pour la sûreté. Les préoccupations concernent en particulier les renseignements sensibles pour la sûreté qui se rapportent aux points faibles dans la conception des aéronefs. La note sollicite un consensus sur la protection et les moyens appropriés de communication de ces renseignements d'une autorité à l'autre.
- 46.35 La Commission appuie la proposition en principe, bien que des préoccupations soient formulées à l'effet que si la diffusion de ces spécifications obligatoires en matière de navigabilité doit être limitée, il se pourrait qu'elles ne soient pas mises à la disposition de tous les exploitants et de tous les membres d'équipage de conduite qui pourraient en avoir besoin. Un autre délégué indique que tous les aspects relatifs à la sécurité doivent être pris en compte étant donné la circulation actuelle complexe des renseignements concernant le maintien de la navigabilité. Un observateur mentionne la nécessité de soigneusement définir ce que désigne l'expression « renseignements sensibles pour la sûreté », afin de ne pas empêcher la diffusion de renseignements sur la navigabilité au détriment de la sécurité. La Commission convient que cette question nécessite une étude plus approfondie et qu'elle devrait être renvoyée au Conseil de l'OACI pour traitement adéquat.
- 46.36 La Commission examine la note A37-WP/230, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), concernant l'incidence sur la sécurité des vols de l'exposition en vol à des vapeurs d'huile. La présentation de la note laisse entendre qu'il devrait être demandé aux États de revoir les documents et de s'assurer que les membres d'équipage sont informés des cas de toxicité de l'air de prélèvement provenant des moteurs, y compris la nécessité de rendre compte de tels cas par l'intermédiaire des systèmes de gestion de la sécurité de l'exploitant.
- 46.37 Plusieurs délégués n'appuient pas la note et sa résolution, notant que l'exposition à des vapeurs d'huile constitue l'un des nombreux risques et que les systèmes sont déjà en place, obligatoires et volontaires, pour faciliter les comptes rendus et l'analyse des événements liés à la sécurité des vols, y compris des systèmes de gestion de la sécurité. Des mesures supplémentaires visant précisément les cas de vapeurs ne seraient donc pas nécessaires, bien que l'on appuie la poursuite des recherches sur cette question.

46.38 La Commission examine la note A37-WP/135, présentée par la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), qui propose la levée des restrictions sur l'achat ou l'utilisation d'aéronefs et de pièces détachées, à cause de la menace que font peser ces restrictions sur la sécurité de l'aviation. La Commission note que cette question est une question complexe, délicate et sensible, qui a plusieurs répercussions autres que sur la sécurité uniquement. Les avis sur cette question sont fermes de chaque côté, mais il s'agit là aussi d'une question que la Commission ne peut résoudre. La Commission note également qu'une note analogue [A/7-WP/312 (EC/27)] a été présentée par Cuba à la Commission économique. Il a été décidé que le président de cette commission porterait cette question, et notamment les avis exprimés à la Commission économique et les préoccupations exprimées par Cuba et d'autres au sujet du manque de progrès, à l'attention du Président du Conseil, dont on a déjà utilisé les bons offices pour cette question. La Commission technique note ces renseignements et convient de porter cette délicate question à l'attention du Président du Conseil.

46.39 Dans le contexte des nombreuses notes présentées à la Commission technique et dans lesquelles des points qu'il est proposé d'inscrire au programme de travail sont actuellement non financés, le Secrétaire souligne qu'il est important pour l'Organisation que le Conseil de l'OACI mette en place le Fonds pour la sécurité (SAFE) [A37-WP/239 (AD/17)]. Ce Fonds a pour objectif d'améliorer la sécurité de l'aviation civile en fournissant une assistance suivant une démarche fondée sur les résultats. Ce mécanisme limitera les frais d'administration tout en faisant en sorte que les contributions volontaires au Fonds soient employées de façon responsable et utile et au moment voulu. Le Secrétaire invite en outre instamment tous les États contractants, organisations internationales et organismes publics ou privés qui sont reliés à l'aviation civile internationale à faire des contributions volontaires au Fonds SAFE.

46.40 Des notes d'information sont aussi fournies par l'Inde (A37-WP/91 et A37-WP/133), la Fédération de Russie (A37-WP/205) et le Venezuela (A37-WP/204).