



A37-WP/398
P/62
5/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 37 ET 44 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 37 et 44 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 44/1 est recommandée 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 37 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système ATM mondial et à des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

37.1 La Commission examine la note de travail A37-WP/29 présentée par le Conseil conformément à la Résolution A15-9 qui demande que l'Assemblée adopte à chacune des sessions ordinaires où une Commission technique est instituée, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM.

37.2 La Commission constate que le Conseil a établi qu'en tenant compte des recommandations de la Commission de navigation aérienne il n'y avait pas lieu d'apporter des amendements à la Résolution A35-15.

37.3 La Commission est saisie de la note A37-WP/258 présentée par la Fédération de Russie qui demande entre autres que le Conseil entreprenne des recherches sur les scénarios éventuels et les applications correspondantes pour la généralisation de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) en accordant une attention spéciale à la sécurité des vols et aussi sur les divers liens de remplacement qui pourraient être utilisés, notamment le squitter long (ES) 1090 et la VDL-4. L'IATA fait valoir que l'ES 1090 devrait être la liaison de prédilection pour l'interopérabilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale (ADS-B réception et émission).

37.4 La Commission rappelle que l'OACI est en train d'élaborer une feuille de route pour la communication, la navigation et la surveillance (CNS) devant décrire les options pour la mise en œuvre de toutes les technologies CNS fondées sur les besoins opérationnels (voir la note A37-WP/14). Sur cette base, elle convient que les propositions figurant dans la note seront renvoyées au Conseil, pour renvoi et incorporation dans le cadre de la feuille de route pour les technologies CNS, pour évaluation et travaux ultérieurs.

37.5 La Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) présente la note A37-WP/14, qui met en lumière les défis institutionnels à relever en vue de réaliser le concept d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale et elle prie instamment les États de faire en sorte qu'une direction et un engagement politiques forts soient mis en œuvre en vue de surmonter ces défis.

37.6 La Belgique, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, la CEAC et EUROCONTROL proposent d'ajouter le nouveau paragraphe ci-après au dispositif de la Résolution A35-15 qui a été approuvé par la Commission :

« *Demande* aux États et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de mettre en place un cadre pour la planification conjointe et la coopération au niveau sous-régional pour le développement conjoint des systèmes CNS/ATM. »

37.7 Des notes d'information sont fournies par la République de Corée (A37-WP/218) et la Fédération de Russie (A37-WP/264, A37/WP/265).

Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

44.1 La Commission examine la note de travail A37-WP/29 présentée par le Conseil conformément à la Résolution A15-9 qui demande que l'Assemblée adopte, à chacune des sessions ordinaires où une Commission technique est instituée un exposé récapitulatif de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne. La Commission convient des modifications des Appendices A, O, P et U proposées dans la note WP/29.

44.2 La CLAC présente la note A37-WP/134 qui fait ressortir les difficultés auxquelles les organismes nationaux de réglementation doivent faire face pour traiter et mettre en œuvre des amendements fréquents des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS). La note souligne que de tels amendements ne devraient pas être faits plus d'une fois par année. Sur cette base, il est proposé d'apporter les amendements suivants à la Résolution A36-13 : modification du paragraphe 8 du dispositif de l'Appendice A, Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et suppression du paragraphe 4 des Règles pratiques. Le Conseil convient de ces amendements.

44.3 La Belgique, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, la CEAC et EUROCONTROL proposent un amendement de l'Appendice U, Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation en vue d'y incorporer le concept des organisations régionales de supervision de la sécurité.

44.4 La proposition des États-Unis visant à amender le paragraphe 3 des considérants et les paragraphes 1, 3 et 5 du dispositif de l'Appendice O est adoptée. De plus, pour donner suite à une intervention de la Colombie concernant le paragraphe 4 du dispositif, la Barbade propose une modification et le Secrétariat présente une suggestion ; le Conseil approuve la modification et la suggestion.

44.5 La Commission constate que l'exposé de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne est dépassé et suggère que l'OACI prenne sans plus attendre des mesures pour l'amender de manière approfondie. Cette proposition sera renvoyée au Conseil et l'amendement en question sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

Résolution 44/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que par sa Résolution A15-9 elle a décidé d'adopter à chacune de ses sessions où il serait institué une Commission technique un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne à jour à la fin de la session considérée,

Considérant que par sa Résolution A36-13¹ (Appendices A à W) elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 36^e session,

Considérant qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la Résolution A36-13 (Appendices A à W) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 37^e session,

Considérant que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A36-13 est annulé et remplacé par le présent exposé,

1. *Décide* :

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 37^e session de l'Assemblée ;
- b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;

2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-13 (Appendices A à W).

APPENDICE A

Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

...

7. que les dates d'application des amendements aux normes, pratiques recommandées et procédures seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application ;

8. que les Annexes ou les documents de PANS ne seront pas amendés plus d'une fois par année civile.

¹ Le texte intégral de la Résolutions A36-13 et de ses appendices figure dans les pages II-2 à II-25 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)* (Doc 9902).

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS soient parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.

2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États contractants devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.

3. Les États contractants devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

...

APPENDICE O

Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire

L'Assemblée,

Considérant que l'espace aérien est une ressource commune à l'aviation civile et à l'aviation militaire, et étant donné que nombre d'installations et services de navigation aérienne sont fournis et utilisés par l'aviation civile et l'aviation militaire,

Considérant que le Préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que les signataires ont « convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique »,

Considérant qu'aux termes de l'article 3, alinéa a), de la Convention, « la Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État » et qu'aux termes de l'article 3, alinéa d), les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

Reconnaissant que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires

et que des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

Considérant que l'utilisation souple de l'espace aérien par le trafic aérien civil et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination et de la coopération civilo-militaires offre une méthode immédiate de gestion plus efficace de l'espace aérien,

Rappelant que le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI prévoit que tout l'espace aérien devrait être une ressource utilisable, que toute restriction de l'utilisation de tout volume particulier de l'espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l'espace aérien devrait être géré avec souplesse,

Décide :

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire ;

2. que les règlements et procédures établis par les États contractants pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;

3. que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires ;

4. que les États contractants pourront inclure s'il y a lieu des représentants des autorités militaires dans leurs délégations aux réunions de l'OACI ;

5. que l'OACI sert de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que le partage des meilleures pratiques, et pour assurer des activités de suivi nécessaires qui tirent parti du succès du Forum de gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile/militaire (2009), avec l'appui des partenaires civilo-militaires.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination et la coopération entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au paragraphe 1 du dispositif.

2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du paragraphe 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.

3. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination et de la coopération de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales conformément aux paragraphes 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

APPENDICE P

Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

L'Assemblée,

Considérant que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

Considérant que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

Considérant que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

Considérant que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

Considérant que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

Considérant qu'il y a une tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome reste entière,

Décide :

1. que l'Organisation devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement et avec le minimum de perturbations pour l'environnement sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ;

4. que les États devraient s'assurer que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aéroports ;

5. que les États devraient mettre davantage l'accent sur la gestion de l'exploitation des aéroports, une haute priorité étant accordée à la sécurité des pistes.

Règles pratiques

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, le Conseil devrait :

- a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
- b) mettre au point des procédures pour la gestion de l'exploitation des aéroports ;
- c) tenir les États contractants au courant de l'évolution de la situation.

2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au paragraphe 2 du dispositif.

...

APPENDICE U

Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,

Considérant que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident exige la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,

Considérant que de nombreux États contractants ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,

Considérant qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

Considérant que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'État d'occurrence,

Décide de recommander que les États contractants coopèrent aux enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ou sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et qu'à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États contractants :

- a) fournissent, à la demande d'autres États contractants, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;
- b) permettent aux États contractants qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents majeurs d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient être encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États contractants devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.

3. Les États contractants devraient être encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR qui dispense une formation normalisée sur le plan international.

4. Les États contractants devraient être encouragés à se reporter au modèle de Protocole d'accord élaboré par l'OACI en 2007 à l'intention des États, pour encourager une coopération mutuelle durant les enquêtes sur des accidents ou des incidents graves d'aviation. Le modèle de Protocole d'accord est affiché sur le site web FSIX de l'OACI.

...