



A37-WP/399

P/63

5/10/10

## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 38, 40, 41 ET 45 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 38, 40, 41 et 45 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

---

**Point 38 : Coopération civilo-militaire**

38.1 La Commission examine la note A37-WP/12 dans laquelle le Conseil donne des renseignements sur les résultats du Forum mondial de gestion du trafic aérien sur la coopération civilo-militaire qui s'est tenue à Montréal du 19 au 21 octobre 2009.

38.2 La Commission examine la note A37-WP/85 présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, dans laquelle il est demandé à l'OACI de rédiger des éléments indicatifs sur la coordination et la coopération civilo-militaire et d'inciter les États à appliquer le concept d'utilisation souple de l'espace aérien.

38.3 La Commission note que l'OACI a publié des éléments d'orientation sur la coopération civilo-militaire dans l'ATM qui sont affichés sur ICAO-NET et qu'elle envisage de lancer une campagne de 5 ateliers régionaux sur ce sujet au cours du prochain triennat avec l'appui de partenaires civils et militaires.

38.4 La Commission se déclare favorable à l'utilisation souple de l'espace aérien, en insistant surtout sur l'importance d'un accès équilibré et équitable à l'espace aérien par les utilisateurs civils et militaires. Elle appuie aussi les efforts faits par l'OACI pour mieux sensibiliser les États aux bienfaits de la coordination et de la coopération civilo-militaire.

38.5 La Commission reconnaît aussi que l'OACI et ses partenaires civils et militaires sont limités dans ce qu'ils peuvent faire pour améliorer le plus possible la coopération civilo-militaire. Il appartient aussi aux administrations nationales de coopérer avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autorités militaires pour promouvoir la volonté politique, mettre au point des arrangements institutionnels, encourager les rencontres des autorités civiles et militaires aux niveaux national et régional, fixer des objectifs de performance, mettre au point des mesures pratiques et opérationnelles et, enfin, apporter les changements nécessaires pour que tout cela puisse être possible.

38.6 Des notes d'information sont présentées par l'Afrique du Sud (WP/208) et Cuba (WP/128).

38.7 Au titre du point 44, la Commission convient d'apporter un amendement à la Résolution A36-13, Appendice O, relative à la coopération civilo-militaire, qui fait l'objet de la note A37-WP/398.

-----

---

**Point 40 : Outils de sécurité électroniques**

40.1 La Commission examine la note A37-WP/71, présentée par le Conseil, sur les stratégies et les efforts visant à améliorer l'accès aux données de sécurité. Le Secrétaire souligne que les outils de sécurité sont élaborés principalement pour les États compte tenu de leurs besoins et perspectives.

40.2 La note A37-WP/236, présentée par la République de Corée, souligne les efforts de cet État dans l'élaboration d'outils de sécurité. Le Secrétaire remercie la République de Corée de son appui passé et présent de l'OACI dans l'élaboration d'outils de sécurité.

40.3 La Commission appuie la note A37-WP/71 et souligne la nécessité du respect par l'OACI des échéanciers publiés, de l'utilisation d'une taxonomie commune, de la formation ab initio et continue, de l'évitement des doubles emplois, de la mise en œuvre d'une assurance de la qualité en ce qui concerne les données recueillies, de la protection de la sécurité des données, et de données qualitatives ainsi que quantitatives. Il est souligné que, dans la mise en œuvre des stratégies exposées dans la note WP/71, l'OACI devrait prendre note des outils qu'élaborent les États et assurer la participation de tous les États au processus.

-----

**Point 41 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques**

41.1 La Commission examine la note A37-WP/35, présentée par le Conseil, qui énonce et examine la stratégie d'établissement et de promotion de la position de l'OACI aux prochaines Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'Union internationale des télécommunications (UIT). La note évoque la Résolution A36-25 et souligne que l'aviation doit continuer de porter une attention accrue au mécanisme des CMR de l'UIT afin de contrer la pression supplémentaire exercée par des utilisateurs non aéronautiques pour accéder au spectre radioélectrique. Elle souligne en outre la nécessité d'une stratégie connexe à long terme, dirigée par les besoins, en matière de communications, navigation et surveillance (CNS), en vue de l'introduction, dans les bandes de fréquences aéronautiques, de systèmes capables d'en faire un usage plus efficace.

41.2 La Commission examine la note A37-WP/132, présentée par le Canada, qui traite de la nécessité de coordonner à l'échelle mondiale l'attribution des fréquences radioélectriques afin de faciliter la transmission de données de vol par les aéronefs aux fins des enquêtes sur les accidents. La note demande que l'Assemblée examine le concept d'une telle transmission et que les avantages de sécurité qu'elle présente dans l'ensemble pour le secteur de l'aviation soient reconnus. La Commission rappelle que cette question est examinée au titre du point 25 de l'ordre du jour, sur les initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents. Elle note les incidences financières corrélatives et ajoute que le Conseil s'occupera de cette question dans le cadre de son examen du point de l'ordre du jour concerné.

41.3 La Commission convient qu'un travail d'étude doit être effectué au sein d'un groupe d'experts compétent en vue de déterminer et de définir les besoins fonctionnels de la transmission de données de vol par les aéronefs aux fins des enquêtes sur les accidents. Ces besoins pourront ensuite servir à déterminer un spectre radioélectrique approprié.

41.4 La Commission examine la note A37-WP/154, présentée par le Canada, qui décrit l'évolution des tendances dans des États qui envisagent d'appliquer la méthode de tarification administrative incitative (TIA), les incidences éventuelles pour l'aviation de l'augmentation du coût des licences concernant le spectre radioélectrique, la nécessité pour l'aviation d'élaborer une stratégie à long terme relative au spectre radioélectrique dans le contexte de l'application future de la TIA et la nécessité d'une participation accrue d'experts des États pour appuyer les travaux de l'OACI. La note souligne la nécessité d'un appui fort et continu de la Résolution A36-25.

41.5 La Commission examine la note A37-WP/192, présentée par la Belgique au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL. La note porte sur la nécessité d'une approche stratégique cohérente de la planification du spectre radioélectrique pour les systèmes aéronautiques qui répondent à des besoins de sécurité et d'exploitation cruciaux ainsi que d'une feuille de route pour la transition de la situation actuelle au futur système.

41.6 La note propose de charger l'OACI de la définition des concepts et des systèmes CNS mondiaux qui seront nécessaires pour appuyer l'exploitation des aéronefs à l'échelle mondiale ainsi que de la détermination d'une stratégie correspondante concernant le spectre radioélectrique, y compris une feuille de route pour la transition de la situation actuelle au futur système. Elle recommande qu'un calendrier soit établi dans le cadre duquel les transitions technologiques devraient prendre place et les

systèmes redondants devraient être retirés, et que l'ordre du jour de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) comprenne un point sur le compte rendu des activités à ce sujet.

41.7 La Commission note qu'en ce qui a trait à la recommandation de la note WP/192, la définition de concepts CNS mondiaux est déjà prévue dans la stratégie actuelle concernant le spectre des radiofréquences et le programme de travail NextGen/SESAR, mais qu'elle pourrait bénéficier d'un lien plus fort avec un plan de mise en œuvre mondiale à long terme des CNS. La Commission prie l'Assemblée de demander qu'un rapport sur ces travaux soit présenté à la douzième Conférence de navigation aérienne proposée pour 2012, et que les travaux soient finalisés à temps pour la Conférence mondiale des radiocommunications (CMR) de 2015. La douzième Conférence de navigation aérienne devrait produire une feuille de route pour la transition des équipements CNS, examiner le retrait des systèmes redondants injustifiés et faire la preuve que les nouveaux systèmes utilisent efficacement le spectre, afin d'appuyer la stratégie en matière de spectre radioélectrique.

41.8 La Commission examine la note A37-WP/263, présentée par la Fédération de Russie, qui décrit à grands traits les préparatifs de la Fédération en vue de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 (CMR-12) et qui émet l'avis que l'OACI devrait clarifier sa position sur le point 1.25 de la CMR-12, concernant la protection de la bande de fréquences 13,25 - 13,4 GHz, attribuée au service de radionavigation aéronautique (SRNA).

41.9 La Commission note que l'OACI a déjà identifié des problèmes potentiels en ce qui a trait au partage de cette bande avec le service mobile par satellite, dont il est actuellement question dans le cadre du processus de préparation à la CMR-12, et que l'Organisation présentera une note à ce sujet à la réunion préparatoire de la conférence (RPC) qui se tiendra en février 2011. La position de l'OACI sur tous les points de l'ordre du jour de la CMR-12 sera actualisée/clarifiée selon les besoins compte tenu des résultats de la RPC.

41.10 La Chine présente une note d'information (A37-WP/189).

-----

**Point 45 : Professionnels de l'aviation de la prochaine génération**

45.1 La Commission examine la note A37-WP/64, dans laquelle le Conseil traite des initiatives concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) et des résultats du premier Symposium NGAP. La Commission appuie les travaux de l'Équipe spéciale NGAP ainsi que la nécessité d'élaborer des textes à inclure dans les normes, pratiques recommandées et éléments indicatifs de l'OACI pour harmoniser et normaliser les conditions relatives à la formation des professionnels de l'aviation.

45.2 La Commission examine la note A37-WP/86 dans laquelle les États-Unis soulignent la nécessité d'harmoniser au niveau international les tâches et les normes de performance des pilotes, à la suite d'un examen des programmes de formation à l'aviation qui existent dans le monde ; il est proposé dans la note qu'il faut définir la compétence et le professionnalisme et que les définitions devraient décrire aussi les tâches attendues des pilotes et élaborer pour chacune de ces tâches des normes de performance satisfaisante.

45.3 La Commission examine la note A37-WP/110 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, note dans laquelle il est question de la nécessité d'adapter les méthodes de formation actuelles au nouvel environnement de l'aviation étant donné les importantes nouvelles technologies de conception, de construction et d'utilisation des aéronefs. Il est proposé aussi dans cette note que l'Assemblée soit invitée à faire référence à la nécessité pour les titulaires de certificats de type d'aéronefs d'indiquer la teneur minimale de la formation de type des pilotes et du personnel de certification de maintenance d'aéronefs. Finalement, la note propose également de recourir davantage à la formation basée sur les compétences (CBT) et de mettre au point des programmes fondés sur les compétences pour les nouvelles tâches professionnelles liées à la sécurité (p. ex. les électroniciens en sécurité de la circulation aérienne).

45.4 Dans la note A37-WP/111, le Comité aéronautique inter-états de la communauté d'États indépendants analyse les nouvelles politiques de formation de la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Ce Comité propose que des programmes nationaux, conformes aux normes et spécifications internationales devraient être développés par l'inclusion de nouvelles méthodes de certification des écoles et des établissements de formation.

45.5 Dans la note A37-WP/138, le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) propose la reconnaissance et la certification par l'OACI de la prochaine génération d'avions légers (moins de 600 kilos). L'IAOPA estime qu'il serait plus économique de former les pilotes sur les NGLA, ce qui serait par conséquent, plus avantageux pour le passage des professionnels de l'aviation à la prochaine génération.

45.6 L'*International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations* (IFATSEA) présente la note A37-WP/160, qui contient une analyse sur la nécessité d'harmoniser la formation du personnel ATSEP et propose l'inclusion d'éléments sur ce personnel dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

45.7 Pour ce qui concerne la spécification relative à la nécessité pour les titulaires de certificats de type d'aéronefs d'indiquer la teneur minimale de la formation de type des pilotes et du

personnel de certification de maintenance d'aéronefs, des préoccupations sont exprimées sur le fait que la responsabilité de la supervision des programmes de formation ne devrait pas être limitée au titulaire du certificat de type, mais être partagée entre ce dernier, l'exploitant et l'État de l'exploitant, comme le spécifie l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

45.8 Plusieurs autres observations sont faites : pour ce qui est de la note A37-WP/160, la délivrance d'une licence n'est pas le seul moyen de démontrer les compétences d'un ATSEP ; les nouvelles dispositions élaborées par l'Équipe spéciale NGAP ne doivent pas avoir trop d'incidences pour les États en développement et des mesures de transition devraient être envisagées si de nouvelles spécifications sont adoptées ; le mandat du NGAP devrait être élargi en temps voulu pour inclure le perfectionnement des compétences des professionnels des aérodromes.

45.9 La notion d'accréditation et de l'annotation mentionnée dans la note A37-WP/64 suscite des demandes d'explication et l'expression de quelques préoccupations car elle entrerait en conflit avec les responsabilités qu'a l'État d'approuver la formation. Il a été demandé aussi que l'OACI prête une attention particulière aux concepts émergents, tels que celui de la licence de pilote en équipage multiple (MPL) et l'initiative de l'IATA sur la formation et les qualifications (ITQI) avant leur application générale ; les efforts dans ce domaine ne devraient pas avoir pour effet de dégrader les normes de formation pour atténuer les pénuries de personnel envisagées.

45.10 Étant donné la portée considérable de ces diverses propositions, il est convenu qu'elles devraient toutes être renvoyées au Conseil pour complément d'examen et que le Conseil devrait être encouragé à les examiner d'urgence. Il est indiqué à la Commission que le Secrétaire général a adopté une Politique OACI de formation en aviation civile qui décrit la portée de l'activité de l'OACI en matière d'annotation des licences.

45.11 La République de Corée (A37-WP/232) et l'Oman et la CAAC (A37-WP/336 et A37-WP/337) présentent des notes d'information sur ce sujet.