



A35-WP/330

P/65

6/10/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 22 ET 23 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 22 et 23 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter les Résolutions 22/1 et 23/1.

*Note.— Après avoir détaché la page couverture, prière d'insérer dans le dossier de rapport la présente note, qui constitue le rapport complet sur les points 22 et 23 de l'ordre du jour*

(40 pages)

G:\A.35\A.35.wp.330.fr\A.35.wp.330.fr.doc

**Point 22 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne**

22:1 La Commission technique examine l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne (Résolution A33-14 et Appendices A à X) et les modifications qu'il est proposé d'y apporter, présentées dans la note A35-WP/8.

22:2 La Commission examine également la note A35-WP/109 présentée par les États-Unis d'Amérique et A35-WP/114 présentée par la Fédération de Russie, qui contiennent des propositions d'amendement de la Résolution A33-14. Dans la note A35-WP/109, les États-Unis réitèrent la politique de longue date de l'OACI selon laquelle la délimitation de l'espace aérien dans lequel des services de la circulation aérienne sont fournis devrait être basée sur des considérations opérationnelles et techniques. La Commission convient que l'espace aérien ne devrait pas être segmenté pour d'autres raisons que des considérations techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité, et accepte les amendements qu'il est proposé dans la note A35-WP/109 d'apporter à l'Appendice N de la Résolution A33-14, sous réserve de l'addition du mot « efficacité » au second paragraphe du dispositif.

22:3 La note A35-WP/114 présentée par la Fédération de Russie concerne la politique en matière d'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), dans l'Appendice A à la Résolution A33-14, et suggère des modifications dans l'exposé récapitulatif révisé de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, présenté par le Secrétariat dans la note A35-WP/8. Tout en appuyant l'objectif de mettre l'accent dans les SARP sur les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance, la proposition de la Fédération de Russie affirme la nécessité de maintenir des spécifications techniques détaillées pour les systèmes aéronautiques complexes dans le cadre des SARP, dans des appendices aux Annexes.

22:4 Après un examen détaillé des propositions figurant dans les notes A35-WP/8 et A35-WP/114, la Commission convient que les SARP pour les systèmes aéronautiques complexes devraient consister en dispositions générales, mûres et stables spécifiant des exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Pour ces systèmes, les spécifications techniques éventuellement nécessaires pour répondre à ces exigences devraient figurer dans des appendices aux Annexes, et être aussi limitées que possible. Ces spécifications techniques continueraient d'être soumises à la procédure d'adoption abrégée actuellement prévue au paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A33-14, Appendice A. La Commission convient en outre que d'éventuelles spécifications techniques détaillées connexes qui fourniraient un moyen de se conformer aux SARP devraient figurer dans des documents distincts. Une hiérarchie à trois niveaux des exigences et spécifications pour les systèmes aéronautiques complexes serait ainsi créée, à savoir : SARP « essentielles » comprenant les exigences générales de haut niveau dans les Annexes ; spécifications techniques dans des appendices aux Annexes ; et spécifications techniques détaillées connexes dans des documents distincts, publiés par l'OACI ou par d'autres organismes.

22:5 La Commission, appliquant les procédures et les principes recommandés par le Conseil, convient de la nécessité d'apporter des modifications au titre de la résolution ainsi qu'aux Appendices A, H, M, N et O, pour les raisons suivantes :

- a) **Titre** — Aligner le titre avec les résolutions de l'Assemblée de type semblable ;
- b) **Appendice A, paragraphes 3 et 6 du dispositif, et règle pratique 1** — Corriger une disparité dans le statut des spécifications techniques détaillées relatives aux normes et aux pratiques recommandées ;
- c) **Appendice H, paragraphe 2 du dispositif** — Introduire de nouveaux sous-paragraphes b) et d) et des modifications dans les sous-paragraphes b) et c) existants et les règles pratiques 2, 3 a) et b), 4 et 5, pour tenir compte de la situation actuelle de la formation aéronautique, les États étant maintenant davantage engagés dans la supervision de la formation dispensée par des entités commerciales, plutôt que de dispenser directement la formation ;
- d) **Appendice M, dernier paragraphe du préambule et paragraphes 2 et 3 du dispositif** — S'aligner sur la terminologie actuelle ;
- e) **Appendice N, Titre, paragraphe 1 du dispositif, nouveau paragraphe 2 du dispositif et règle pratique 2** — Donner des raisons claires pour une éventuelle segmentation d'espaces aériens ;
- f) **Appendice O, quatrième paragraphe du préambule et paragraphes 1, 2 et 6 du dispositif** — En conformité avec l'Amendement n° 17 de l'Annexe 12 — Recherches et sauvetage.

22:6 Les modifications mentionnées ci-dessus sont introduites dans la Résolution 22/1.

22:7 La Commission soumet à la Plénière, pour adoption, la Résolution 22/1, Appendices A à X, qui, selon la pratique établie, annule et remplace la Résolution A33-14, Appendices A à X.

## **RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION TECHNIQUE ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

### **Résolution 22/1**

#### **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 A33-14 (Appendices A à X), 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 33<sup>e</sup> 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 A33-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 35<sup>e</sup> session,

*Considérant* que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A33-14 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 35<sup>e</sup> 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 A33-14 (Appendices A à X).

## APPENDICE A

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que l'Organisation adopte et amende les normes, pratiques recommandées et procédures internationales dans le cadre des objectifs et des sujets définis par cet article et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent d'autres dispositions pertinentes,

*Considérant* que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la Convention,

*Considérant* que les expressions « norme » et « pratique recommandée » ont les significations ci-après :

- a) *norme* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et

à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention ; en cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l'article 38 de la Convention ;

- b) *pratique recommandée* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention ;

*Décide :*

1. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à disposer notamment d'une base solide pour la planification régionale et la mise en œuvre des installations et des services ;

2. que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;

3. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Pour les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Pour ces systèmes, toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux Annexes. Toutes spécifications techniques détaillées connexes seront placées dans des documents distincts et les Annexes renverront à ces documents au moyen de notes ;

4. que, dans l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus. Là où le Conseil jugera que cela convient, les éléments élaborés par ces organismes feront l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;

5. que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité et de régularité, les normes qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront correspondre à un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;

6. que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques concernant des systèmes complexes peuvent faire

l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande ;

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, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile ; la disposition précédente sera appliquée de manière que, dans toute la mesure possible, une même Annexe ou un même document de PANS ne soit pas amendé plus d'une fois par année civile.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont 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 traiter et de diffuser les spécifications techniques des systèmes complexes.

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.

4. Pour l'application de la disposition figurant au paragraphe 8 du dispositif ci-dessus, le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.

## **APPENDICE B**

### **Réunions mondiales de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige des efforts et des dépenses considérables de la part des États contractants et de l'Organisation,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États contractants ou à l'Organisation,

*Décide :*

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États contractants peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;

2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;

3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;

4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

### **Règles pratiques**

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.

2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États contractants, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.

4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.

5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

## APPENDICE C

### Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne ont donné la preuve de leur valeur comme moyen de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États contractants ou à l'Organisation,

*Décide :*

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués lorsqu'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;

2. que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts devront être clairs et concis et que les groupes seront tenus de les respecter ;

3. que l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne fera l'objet d'un examen périodique et que les groupes d'experts seront dissous dès que la tâche qui leur a été assignée aura été menée à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence pendant plus de quatre années que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié.

### Règle pratique

Les rapports devraient être clairement présentés en tant qu'avis d'un groupe d'experts à la Commission de navigation aérienne afin qu'ils ne puissent être interprétés comme l'expression des points de vue d'États contractants.

## APPENDICE D

### **Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que chaque État contractant doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes ou procédures internationales ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes est tenu d'en aviser immédiatement l'OACI,

*Considérant* qu'il importe de recourir à tous les moyens dont dispose l'Organisation pour encourager et aider les États contractants à surmonter leurs difficultés dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures,

*Décide :*

1. que les États contractants seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures ;
2. que les différences entre les règlements et pratiques des États contractants et les normes, pratiques recommandées et procédures feront l'objet d'une surveillance ayant pour but d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne ou qui sont incompatibles avec l'objet des normes internationales.

### **Règles pratiques**

1. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont il dispose, y compris les ressources du siège, des bureaux régionaux de l'OACI et du Programme des Nations Unies pour le développement.

2. Les États contractants devraient poursuivre et, s'il y a lieu, intensifier leurs efforts en vue d'appliquer, dans leurs installations d'exploitation, des pratiques et des procédures conformes aux dispositions des SARP et des PANS en vigueur. À cet égard, les États contractants devraient envisager la possibilité de modifier le processus interne par lequel ils donnent effet aux dispositions des SARP et des PANS, lorsqu'une telle modification serait de nature à hâter ou à simplifier ce processus, ou à le rendre plus efficace.

3. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être publiées promptement dans des Suppléments aux Annexes correspondantes. Les États contractants devraient aussi être priés de diffuser dans leurs publications d'information aéronautique toutes différences importantes par rapport aux SARP et aux PANS.

4. En surveillant les différences par rapport aux SARP et aux PANS, le Conseil devrait adresser des demandes de renseignements aux États contractants qui n'ont pas rendu compte à l'Organisation de l'état de mise en application des SARP, ou qui en ont rendu compte incomplètement. En outre, le Conseil devrait aussi demander aux États contractants qui n'ont pas publié, dans leurs publications d'information aéronautique, des renseignements sur la mise en application des SARP et des PANS, de procéder à la publication de tels renseignements.

## APPENDICE E

### Manuels et circulaires techniques de l'OACI

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les éléments indicatifs techniques les plus récents que l'OACI publie sont d'une aide extrêmement précieuse aux administrations dans la planification de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées, des procédures pour les services de navigation aérienne et des plans régionaux,

*Considérant* qu'il est tout aussi important d'assurer la publication d'éléments indicatifs techniques appropriés pour la formation du personnel et la mise à jour des connaissances du personnel utilisateur, à mesure que les progrès de la technique le justifient, ce qui a pour effet d'améliorer la qualité du service et de relever le niveau de sécurité de l'exploitation aérienne,

*Considérant* qu'il n'existe aucune autre solution satisfaisante qui permette de diffuser ces éléments indicatifs à l'échelon international autrement que sous l'égide de l'OACI,

*Considérant* que la tenue à jour des manuels existants de l'OACI et la production, selon les besoins, de nouveaux manuels et circulaires constituent une tâche très lourde, si l'on considère le personnel technique et administratif qu'elles exigent, qui donne lieu à des conflits de priorités et pour laquelle il faut prendre des mesures spéciales en ce qui concerne la capacité de travail du Secrétariat et les méthodes de publication,

*Décide* qu'une priorité sera donnée à la mise à jour continue du texte des manuels techniques existants de l'OACI ainsi qu'à l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires, à mesure que les progrès de la technique le justifieront, afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États contractants, dans l'application des normes, pratiques recommandées et procédures pour les services de navigation aérienne, ainsi que dans la planification et la mise en œuvre d'installations et de services.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre le programme des manuels et des circulaires techniques de l'OACI afin que tous les domaines techniques importants soient convenablement traités par les éléments indicatifs nécessaires.

2. Le Conseil devrait rechercher des moyens qui permettent de produire et de publier les manuels et les circulaires techniques appropriés sans retard excessif et indépendamment des priorités de production des publications ordinaires.

### **APPENDICE F**

#### **Unités de mesure**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation internationale en vol et au sol, l'unification des unités de mesure devrait être réalisée,

*Considérant* qu'il importe d'utiliser des unités de mesure normalisées dans les publications de navigation aérienne de l'OACI,

*Considérant* que l'Annexe 5, quatrième édition, spécifie l'utilisation d'un système normalisé d'unités de mesure fondé sur le Système international d'unités (SI) dans l'exploitation en vol et au sol de l'aviation civile internationale, mais autorise aussi l'emploi de certaines unités hors SI à titre permanent et d'autres à titre temporaire,

*Décide :*

1. que les États contractants seront encouragés à rendre dès que possible leurs règlements et usages nationaux conformes aux dispositions de l'Annexe 5 ;

2. que, dans toutes les publications de navigation aérienne de l'OACI, les unités de mesure utilisées seront les unités spécifiées dans l'Annexe 5 chaque fois que les unités appropriées y figureront.

### **APPENDICE G**

#### **Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

*Considérant* que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États contractants sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États contractants en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou au personnel navigant considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou certaines catégories de personnel navigant, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories,

*Décide :*

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;

2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs ou aux différentes catégories de personnel navigant, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

## **APPENDICE H**

### **Formation aéronautique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre et le fonctionnement satisfaisants des installations et services au sol, ainsi que la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures sont subordonnés à l'obtention d'une haute qualité dans la formation du personnel,

*Considérant* que certains États contractants éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel bien qualifié,

*Considérant* qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour promouvoir une haute qualité dans la formation du personnel et aider les États contractants à répondre à leurs besoins dans le domaine de la formation,

*Considérant* que les séminaires de formation tenus par l'Organisation sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

*Décide :*

1. que les États contractants devront recevoir des encouragements et une assistance en vue de maintenir une haute qualité dans la formation du personnel aéronautique, en particulier du personnel affecté à la mise en œuvre et à l'utilisation des services et installations destinés à la navigation aérienne internationale. À cette fin, dans le cadre de son programme de travail ordinaire, l'Organisation appliquera un programme continu de formation, désigné sous le nom de Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI\* ;

2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :

- a) la responsabilité de l'enseignement aéronautique incombe aux États contractants ;
- b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté ;
- c) il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation du personnel aéronautique, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne internationale ;
- d) l'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation ;
- e) l'Organisation ne devrait pas participer au fonctionnement quotidien des moyens d'enseignement mais elle devrait encourager les organismes qui font fonctionner ces moyens et leur donner des avis.

### **Règles pratiques**

1. Par l'élaboration de spécifications et d'éléments indicatifs, l'organisation de séminaires de formation, ainsi que la fourniture directe d'avis et de consultations, le Conseil devrait aider les États contractants :

- a) à uniformiser autant que possible les programmes et les méthodes d'enseignement ainsi que les cours, et à établir des procédures appropriées pour les épreuves et la délivrance des licences ;
- b) à assurer des niveaux de compétence conformes aux normes internationales ;
- c) à utiliser les critères énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin de réaliser une uniformité plus grande dans les pratiques et les procédures d'exploitation.

---

\* L'assistance fournie par l'OACI dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres programmes est régie par les Résolutions A16-7 et A26-16.

2. Une attention permanente devrait être accordée à la création de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.

3. Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :

- a) de programmes d'enseignement en cours d'emploi, notamment sur la familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;
- b) de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.

4. Le Conseil devrait inviter les États contractants à fournir, aux fins de diffusion aux autres États, des renseignements sur les types de cours aéronautiques organisés sous leurs auspices ou disponibles sur leur territoire et auxquels sont admis des élèves étrangers, en précisant l'adresse à laquelle on peut demander des détails additionnels. De même, le Conseil devrait mettre à la disposition des États contractants tous renseignements utiles concernant les établissements d'enseignement assistés par l'OACI qui admettent des élèves étrangers.

5. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants d'avoir recours le plus possible aux centres d'enseignement situés dans leur région pour former leur personnel aéronautique dans les domaines pour lesquels il n'existe pas d'écoles nationales correspondantes. À cette fin, le Conseil devrait encourager les États à créer des conditions favorables pour accueillir des ressortissants d'autres États de la région.

## APPENDICE I

### **Coordination des activités de recherche et développement, d'essai et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et des services d'aérodrome**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Organisation joue un rôle utile dans la coordination des travaux de recherche et de développement dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome,

*Considérant* qu'il est important pour les États qui ont entrepris des activités de recherche et de développement de disposer en temps utile de renseignements émanant de l'Organisation sur les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans ces domaines,

*Décide* que la coordination sur le plan international des activités de recherche et de développement, d'essai et de démonstration liées aux systèmes CNS/ATM et aux services d'aérodrome devra être encouragée sans pour autant entraver la liberté d'action indispensable aux études et aux recherches.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait veiller à ce que soient définis, en temps utile, les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome.

2. Le Conseil devrait encourager les États contractants à fournir à l'Organisation des renseignements à jour sur la nature et l'orientation des projets de recherche et de développement en cours et prévus qui présentent un intérêt notable, pour permettre à l'Organisation de suivre, de coordonner et d'harmoniser ces activités et d'en faire bénéficier tous les États contractants.

## **APPENDICE J**

### **Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est souhaitable, dans l'intérêt général de l'économie, d'éviter la répétition inutile de fonctions assurées par des équipements installés à bord des aéronefs ou dans des installations au sol ou des installations spatiales,

*Considérant* qu'il serait peut-être possible de réduire la complexité d'ensemble des équipements futurs si l'on coordonnait les spécifications fonctionnelles générales de nouveaux équipements déterminés avec celles des autres équipements placés soit à bord des aéronefs, soit dans des installations au sol ou des installations spatiales,

*Considérant* qu'il est reconnu qu'une telle coordination peut présenter néanmoins des difficultés d'ordre technique et opérationnel et doit tenir compte du rapport coût-efficacité et de la nécessité d'assurer une mise en œuvre progressive, sans pénalisation excessive,

*Considérant* que la Commission de navigation aérienne a assuré, dans toute la mesure nécessaire, une fonction de coordination pour diverses activités techniques placées sous son contrôle, en tenant compte comme il convient des renseignements qui lui étaient fournis par les États,

*Décide* que les travaux concernant des systèmes et sous-systèmes aéronautiques feront l'objet d'une coordination étroite tenant compte comme il convient des relations qui existent entre ces systèmes et sous-systèmes, ainsi que des besoins de l'exploitation, des progrès techniques escomptés et des rapports coûts-avantages pour l'exploitation.

## APPENDICE K

### Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil établit des plans régionaux qui décrivent les installations, services et procédures complémentaires régionales que doivent mettre en œuvre ou utiliser les États contractants, conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que les plans régionaux doivent être amendés de temps à autre de manière à correspondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale,

*Décide :*

1. que les plans régionaux devront être révisés lorsqu'il deviendra évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale ;

2. que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional sera élaboré par correspondance entre l'Organisation et les États contractants et organisations internationales intéressés ;

3. que, lorsque les propositions d'amendement concernent des services ou des installations fournis par des États et qu'elles :

- a) n'entraînent pas la modification de besoins définis par le Conseil dans le plan régional ;
- b) n'entrent pas en conflit avec une politique établie de l'OACI ;
- c) ne portent pas sur des questions qui ne peuvent pas être résolues au niveau régional ;

le Conseil peut déléguer le pouvoir de traiter et de publier les amendements au niveau régional.

### Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre les effets de l'évolution des besoins sur les plans régionaux afin de déterminer en temps utile s'il est nécessaire de réviser ces plans.

2. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États contractants pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.

3. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.

4. Le Conseil devrait faire appel aux groupes de planification qu'il a mis sur pied dans les régions pour tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

## APPENDICE L

### Réunions régionales de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les réunions régionales de navigation aérienne constituent un moyen important de détermination des installations et services que les États contractants devraient mettre en œuvre, conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que ces réunions exigent des efforts et des dépenses considérables de la part des États contractants et de l'Organisation,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États contractants ou à l'Organisation,

*Décide :*

1. que des réunions régionales de navigation aérienne, convoquées par le Conseil, constitueront le principal moyen pour procéder aux études et révisions complètes qui pourraient être nécessaires pour adapter les plans régionaux à l'évolution des besoins ;

2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;

3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;

4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;

5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes d'espèce, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États contractants situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.

2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle (y compris l'exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification) devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.

4. Chaque État contractant participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.

5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement pour et par les réunions régionales de navigation aérienne de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.

6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

### **APPENDICE M**

#### **Mise en application des plans régionaux**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'aux termes de l'article 28 de la Convention, chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à mettre en œuvre les installations et services de navigation aérienne nécessaires pour faciliter la navigation aérienne internationale,

*Considérant* que les plans régionaux décrivent les installations et services nécessaires à l'aviation civile internationale,

*Considérant* que toute carence grave dans la mise en application des plans régionaux risque de compromettre la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols internationaux et devrait donc être éliminée aussi rapidement que possible,

*Décide :*

1. que la priorité sera donnée, dans les programmes de mise en application des États contractants, à la mise en œuvre et, notamment, à l'exploitation permanente des installations et services dont l'absence risquerait d'avoir des conséquences graves pour les services aériens internationaux ;
2. que l'Organisation devra, dans le délai minimal possible, relever les carences graves dans la mise en application des plans régionaux, procéder à des enquêtes sur ces insuffisances et recommander les mesures voulues ;
3. que les groupes de planification et de mise en œuvre régionales recenseront les problèmes et les carences des plans régionaux et de leur mise en œuvre et suggéreront des façons d'y remédier.

**Règles pratiques**

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait aviser rapidement chaque État contractant de toutes les recommandations relatives à la mise en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui sont applicables à cet État dans le cadre des plans régionaux.
2. Les États contractants devraient dresser et tenir à jour des plans appropriés englobant les besoins en personnel pour la mise en œuvre ordonnée des parties des plans régionaux qui leur sont applicables.
3. Le Conseil devrait prendre des dispositions en vue du suivi des plans régionaux et en vue de la publication de rapports périodiques qui fournissent entre autres des renseignements sur les lacunes préoccupantes existant dans l'application de ces plans.
4. Les usagers des installations et services de navigation aérienne devraient signaler tous les problèmes préoccupants posés par le défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne inscrits aux plans régionaux. Ils devraient adresser leurs rapports aux États contractants chargés de la mise en œuvre. Ces derniers devraient donner suite à ces rapports pour résoudre les problèmes signalés mais, lorsque aucune mesure corrective n'est prise, les usagers devraient aviser l'OACI, par l'intermédiaire d'une organisation internationale s'il y a lieu.
5. Le Conseil devrait faire en sorte qu'il y ait un examen périodique des problèmes préoccupants qui se posent aux usagers du fait du défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne, et, le cas échéant, que des mesures soient prises pour faciliter la solution de ces problèmes aussi rapidement que possible.

## APPENDICE N

### Délimitation des espaces aériens ATS\*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État contractant à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État contractant peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

*Considérant* que l'État délégant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur la proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Décide*, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;

2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;

3. que, si des espaces aériens ATS doivent inclure des territoires ou parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devra être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

---

\* L'expression «espaces aériens ATS» englobe les régions d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle.

*et déclare en outre :*

6. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'Organisation.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

## **APPENDICE O**

### **Fourniture des services de recherches et de sauvetage**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États contractants ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur la proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

*Considérant* que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État contractant ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

*Considérant* que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

*Décide :*

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global;

2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

3. si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

*et déclare en outre :*

7. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

## **APPENDICE P**

### **Coordination de la circulation aérienne civile et militaire**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'aviation civile et l'aviation militaire devraient utiliser en commun l'espace aérien ainsi que nombre d'installations et de services,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 3, alinéa d), de la Convention, 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,

*Considérant* que des solutions satisfaisantes au problème de l'utilisation commune de l'espace aérien n'ont pas été établies dans toutes les régions,

*Considérant* que, si une intégration complète du contrôle de la circulation aérienne civile et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination dans de nombreux États offre, à l'heure actuelle, une méthode immédiate pour résoudre les difficultés existantes,

*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 la circulation aérienne civile internationale ;
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.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination 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. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination 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.
3. 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.

## **APPENDICE Q**

### **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 aérodromes.

### **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) 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 R**

#### **Vérification au sol et en vol des aides radio à la navigation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est indispensable de vérifier les performances des aides radio à la navigation au moyen d'essais réguliers,

*Considérant* que la mise au point de moyens d'essai au sol beaucoup plus perfectionnés réduirait au minimum la nécessité d'essais en vol,

*Décide :*

1. qu'en attendant que l'on puisse disposer de moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les aides radio à la navigation devront être vérifiées au moyen d'essais en vols réguliers ;

2. que, pour réduire au minimum la nécessité d'essais en vol périodiques, des perfectionnements devront être apportés à l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de vérification et de contrôle au sol, de manière à obtenir le même niveau de garantie des performances que par des essais en vol.

### **Règles pratiques**

1. En attendant que l'on puisse mettre au point des moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les États contractants devraient établir leurs propres services de vérification en vol, ou instituer avec d'autres États des services communs, ou encore conclure des accords en vue de faire exécuter les vérifications en vol pour leur compte, avec des États ou des organismes qui disposent des moyens appropriés.

2. Le Conseil devrait poursuivre ses efforts en vue de coordonner les dispositions prises par les États contractants pour la vérification périodique en vol de leurs aides radio à la navigation.

3. Le Conseil, en collaboration avec les États contractants qui procèdent à la mise au point et à la fabrication d'aides radio à la navigation, devrait rechercher tous les moyens possibles de perfectionner l'équipement de vérification au sol de manière à réduire au minimum la nécessité de vérifications périodiques en vol.

4. Le Conseil devrait communiquer à tous les États contractants des renseignements sur les progrès importants réalisés dans le perfectionnement de l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de contrôle et de vérification au sol, dans la mesure où ces progrès contribueront à réduire au minimum la nécessité des vérifications en vol.

### **APPENDICE S**

#### **Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

*Considérant* que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

*Décide* que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol devront être en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

## **APPENDICE T**

### **Participation des États aux travaux techniques de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la participation technique des États contractants est indispensable pour faire avancer de façon satisfaisante les travaux techniques de l'Organisation,

*Considérant* qu'il se révèle de temps à autre difficile d'obtenir une participation prompte et satisfaisante des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'obtenir de cette participation le maximum de résultats, sans imposer de charges inutiles aux États contractants et à l'Organisation,

*Décide* que les États contractants devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'Organisation.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'Organisation et les États contractants.

2. Chaque État contractant devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :

- a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
- b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne, soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'Organisation ;

- e) aider l'Organisation dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

## APPENDICE U

### Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États contractants dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

*Considérant* qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États contractants dans leurs problèmes de mise en application,

*Considérant* qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

*Décide :*

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États contractants dans la solution de leurs problèmes relatifs à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;
2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

### Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États contractants pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.

2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.

3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à des réunions techniques convenablement choisies, en visitant des établissements d'étude et de recherche, et en

assistant à des essais d'application et à des épreuves sur du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'Organisation et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

## APPENDICE V

### 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 que, 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.

### **APPENDICE W**

#### **Sécurité de vol et facteurs humains**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

*Considérant* que l'on sait que les facteurs humains sont rattachés aux limites des performances humaines dans le domaine de l'aviation,

*Considérant* que l'influence des facteurs humains se manifeste dans la majorité des accidents (environ 70 %) et qu'il demeure donc nécessaire d'adopter des mesures appropriées visant à réduire le nombre des accidents d'aviation,

*Considérant* que le recours accru à l'automatisation et l'introduction de la technologie nouvelle, avec la complexité correspondante dans les opérations en vol et au sol, pourraient accroître encore l'acuité de la question des facteurs humains, à moins que l'on ne prenne à temps des mesures appropriées,

*Considérant* que plusieurs États réalisent des programmes d'étude des facteurs humains et que par conséquent l'expérience qu'ils ont acquise devrait être mise à profit dans la pratique en vue d'accroître le niveau de sécurité du transport aérien,

*Considérant* qu'il est admis que pour permettre des progrès appréciables dans le relèvement du niveau de sécurité de l'aviation, il faut réduire davantage l'influence des facteurs humains sur les accidents d'aviation,

*Décide :*

1. que les États contractants devraient tenir compte des aspects pertinents des facteurs humains lors de la conception ou de l'homologation de matériel et des procédures d'exploitation, ainsi que lors de la formation ou de la délivrance de licences au personnel ;
2. que les États contractants devraient être encouragés à s'engager dans une coopération de grande ampleur et dans un échange mutuel d'information sur les problèmes relatifs à l'influence des facteurs humains sur la sécurité des activités d'aviation civile ;
3. que le Conseil devrait recueillir et analyser l'expérience des États, ainsi qu'élaborer et introduire des éléments OACI appropriés traitant des divers aspects des facteurs humains.

## **APPENDICE X**

### **Prestation des services de la circulation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'Annexe 11 à la Convention, les États contractants sont tenus de prendre des dispositions pour que des services de la circulation aérienne soient assurés dans les espaces aériens et les aérodromes où il a été déterminé que ces services s'imposent,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention exige des États contractants qu'ils veillent à l'établissement de programmes de gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne,

*Considérant* que la coopération entre les États contractants pourrait conduire à une gestion plus efficace de la circulation aérienne,

*Décide :*

1. que les États qui mettent en œuvre des services de la circulation aérienne devront veiller à ce que les services assurés respectent les normes établies de sécurité, de régularité et d'efficacité de l'aviation civile internationale ;
2. que, vu la nécessité de mettre en œuvre et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon efficace et rentable, les États devraient envisager une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier la gestion de l'espace aérien supérieur ;
3. que les États devraient s'assurer que le fournisseur de services de la circulation aérienne compétent met en œuvre des programmes de gestion de la sécurité dans tous les espaces aériens et tous les aérodromes où sont assurés des services de la circulation aérienne.

### Règle pratique

Les États contractants devraient envisager, s'il y a lieu, d'établir conjointement un organisme ATS unique qui serait chargé de mettre en œuvre des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens ATS situés au-dessus de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

-----

### Formation et licences des membres de l'équipage de cabine

22:8 La note A35-WP/142 est présentée à la Commission par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Elle invite l'OACI à introduire dans l'Annexe 1 des normes fondamentales pour la délivrance d'une licence de membre d'équipage de cabine, à élaborer des prescriptions de type PANS pour les compétences de l'équipage de cabine, et à passer en revue les lignes directrices pour la formation de l'équipage de cabine en matière de sécurité et de sûreté. La Commission est informée des exigences de l'OACI relatives aux membres d'équipage de cabine, qui comprennent des normes de l'Annexe 6 sur leur formation en matière de sécurité et de sûreté, ainsi que plusieurs manuels et circulaires sur la question, notamment la Partie E-1 (Formation du personnel commercial de bord à la sécurité) du Manuel de formation de l'OACI, qui est en cours d'actualisation. Toutes les délégations qui expriment leur point de vue sur cette note conviennent de la nécessité d'exigences de formation normalisées pour les membres d'équipage de cabine et de l'importance d'assurer la compétence et la formation appropriée de ce personnel. Il y a cependant des divergences de vues sur le point de savoir si l'OACI devrait élaborer des normes pour la délivrance d'une licence comme le propose l'ITF. Certaines délégations sont d'avis que la délivrance d'une licence de membre d'équipage de cabine contribuerait à l'amélioration de la sécurité aérienne et plusieurs d'entre elles informent la Commission que leur pays délivre des licences à ce personnel. D'autres délégations indiquent qu'elles n'appuieront pas la proposition de l'ITF sur la délivrance de licences aux membres d'équipage de cabine car elles estiment que l'approche actuelle, qui prévoit des normes pour la formation de ce personnel, est satisfaisante et qu'une licence n'apporterait pas de valeur ajoutée en matière de sécurité. Tenant compte des points de vue exprimés au cours du débat et des limites que les contraintes financières imposent en ce qui concerne de nouvelles tâches pour l'OACI, la Commission convient que l'OACI devrait poursuivre ses efforts pour améliorer et normaliser les exigences en matière de formation pour les membres d'équipage de cabine et veiller à ce que ceux-ci acquièrent et maintiennent la compétence requise. Cependant, la Commission n'appuie pas la proposition de l'ITF d'introduire dans l'Annexe 1 des normes fondamentales pour les membres d'équipage de cabine.

### Élargissement de la participation au processus de planification régionale

22:9 La Commission est saisie aussi de la note A35-WP/193, présentée par l'Afrique du Sud, proposant que la participation aux groupes de planification régionale soit examinée et qu'un mécanisme destiné à faire en sorte que les experts appropriés puissent contribuer et participer au processus de planification soit mis en place. Un large appui se manifeste au sein de la Commission pour toute amélioration des processus de planification régionale sur la base des activités des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). La Commission reconnaît que des organisations internationales émergentes pourraient apporter une contribution utile au processus de planification régionale, et note que

les moyens existent maintenant pour que de telles organisations participent aux PIRG avec un statut d'observateur. La Commission est d'avis que les bureaux régionaux devraient être soutenus, sur les plans technique aussi bien qu'économique, pour améliorer leur capacité de planification et de mise en œuvre de l'infrastructure de navigation aérienne.

22:10 Les renseignements figurant dans la note A35-WP/221, présentée par le Pakistan sur les services de navigation aérienne au Pakistan, sont pris en note par la Commission.

-----

**Point 23 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

23:1 La Commission technique passe en revue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) (Résolution A33-15 et Appendices A et B), et les modifications qu'il est proposé d'y apporter, présentées dans la note A35-WP/8.

23:2 La Commission, appliquant les procédures et les principes recommandés par le Conseil, convient qu'il est nécessaire d'apporter des modifications dans le titre de la résolution et l'Appendice B, à la suite du rapport de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), qui comprenait, entre autres, une recommandation d'approuver le nouveau concept opérationnel d'ATM mondiale à l'appui d'un système ATM mondial, et d'un futur système ATM axé sur les performances.

23:3 Les modifications mentionnées ci-dessus sont incorporées dans la Résolution 23/1.

23:4 La Commission technique soumet à la Plénière, pour approbation, la Résolution 23/1, Appendices A et B, qui, selon la pratique établie, annule et remplace la Résolution A33-15, Appendices A et B.

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION TECHNIQUE  
ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

**Résolution 23/1**

**Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques  
de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM)  
mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance  
et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique et les pratiques de l'Organisation relatives aux systèmes CNS/ATM afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application pratique en rendant les textes plus accessibles et plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM, à jour telle que cette politique existe à la clôture de la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire où il sera institué une Commission technique, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-15.

## APPENDICE A

### Politique générale

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI est la seule organisation internationale qui soit en mesure de coordonner effectivement les activités CNS/ATM mondiales,

*Considérant* que les systèmes CNS/ATM de l'OACI devraient être utilisés pour servir les intérêts et les objectifs de l'aviation civile dans le monde entier,

*Considérant* que les États contractants devraient tous jouir du même droit de tirer profit des systèmes mondiaux incorporés aux systèmes CNS/ATM de l'OACI,

*Considérant* l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM élaboré et adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 1994,

1. *Décide* que rien ne devrait priver un État contractant de son droit de tirer profit des systèmes CNS/ATM de l'OACI ni créer de discrimination entre États fournisseurs et États utilisateurs ;

2. *Décide* que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;

3. *Demande instamment* que soient élaborés des dispositions et des éléments indicatifs sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI au moyen de réunions, de conférences, de groupes d'experts et d'ateliers, avec la participation des États contractants ;

4. *Demande instamment* que les dispositions proposées sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI soient communiquées à tous les États contractants suffisamment tôt pour qu'ils puissent se préparer dans toute la mesure possible.

## APPENDICE B

### Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

*L'Assemblée,*

*Considérant* le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

*Considérant* les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II) et les

Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 7/3 et 6/13 de la onzième Conférence de navigation aérienne,

*Considérant* que ces recommandations ont été notées ou approuvées par le Conseil de l'OACI, qui a chargé le Secrétaire général de l'OACI de prendre toutes les mesures appropriées,

*Reconnaissant* le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI,

*Consciente* du retard que certaines régions pourraient accuser dans la transition vers ces systèmes,

*Notant avec satisfaction* les programmes d'essais et de démonstration et les progrès réalisés par toutes les régions à l'égard de la mise en œuvre de systèmes ATM avancés,

*Estimant* que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI afin d'assurer que les systèmes deviennent interopérables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux,

*Constatant* qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles, en particulier l'analyse coûts-avantages ainsi que les aspects relatifs au financement des installations et services, au recouvrement des coûts et à la coopération,

*Notant* que pour permettre aux usagers de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM et pour permettre une mise en œuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, de ces systèmes, à l'appui d'un système ATM mondial, certains États auront besoin d'une assistance technique et financière, et reconnaissant l'affirmation du rôle central que doit jouer l'OACI pour coordonner les arrangements de coopération technique et faciliter la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en œuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération,

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aérienne d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et à focaliser tout ce travail de développement sur le concept opérationnel d'ATM mondiale ;

2. *Prie instamment* le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les stratégies de transition, les besoins de l'ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial ;

3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;

4. *Prie instamment* le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile ;

5. *Demande* aux États en mesure de le faire et

*Invite* les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services

- a) à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées ;
- b) à valider les éléments du concept identifiés dans le concept opérationnel d'ATM mondiale.

6. *Demande* au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI ;

7. *Demande en outre* au Conseil de continuer de mobiliser des ressources auprès des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.

-----

### **Plan commun AEFMP**

23:5 La Commission est saisie de la note A35-WP/134 présentée par la France, qui examine les résultats d'une initiative conjointe, dite Plan commun AEFMP, réunissant l'Algérie, l'Espagne, la France, le Maroc et le Portugal et visant à l'harmonisation des cinq systèmes de navigation aérienne de ces États membres. La Commission note que le plan est conforme à la Recommandation 1/13 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), qui encourage les applications d'interfaces interrégionales, et à la Recommandation 4/1 qui souligne la nécessité de voir l'OACI développer un mécanisme de coordination interrégionale et invite instamment les États à mettre en place des comités de coordination et de mise en œuvre CNS/ATM. La Commission convient qu'il est nécessaire que l'OACI encourage une telle coopération entre les autres États et entre régions de l'OACI et note que les pays du Plan commun AEFMP sont prêts à partager leur expérience dans l'intérêt du système de navigation aérienne dans son ensemble.

### **Performances des services de navigation aérienne**

23:6 La Commission examine la note A35-WP/158, présentée par 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui rappelle l'importance d'un cadre de performance pour les services de navigation aérienne ainsi que les travaux accomplis et décisions prises au sein de l'OACI. La note décrit également l'expérience et les travaux effectués en Europe dans le domaine des performances. La Commission rappelle les recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003) visant à faire progresser le cadre de performance et note que la conférence a

réaffirmé que le futur système ATM mondial devrait être fondé sur des objectifs de performance précis à atteindre et dont la poursuite devra faire l'objet d'un suivi, en particulier au regard des attentes des usagers. La hiérarchie des concepts de performance ATM élaborés par l'OACI est présentée dans la note et la Commission est informée que les États européens pourraient aider à élaborer les deux premiers niveaux : « Exigences politiques et socio-économiques » et « Performances requises du système ATM ». La Commission est informée que, dans le cadre de la suite donnée à la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), l'OACI a déjà entamé les travaux proposés dans la note. Il est aussi convenu que, en temps utile, l'OACI convoquerait, en collaboration avec d'autres organismes, une réunion mondiale pour s'entendre sur les objectifs de performance et les besoins de suivi.

### **Incidences des nouvelles technologies ATM sur les pays en développement**

23:7 La Commission examine la note A35-WP/194 présentée par 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui expose la nécessité de reconnaître les différences et caractéristiques régionales lors de la planification de l'introduction du nouveau concept opérationnel d'ATM mondiale. La Commission rappelle que la onzième Conférence de navigation aérienne (2003) a reconnu que, dans le cadre des activités de planification et de mise en œuvre liées au concept opérationnel ATM, « les États et les régions diffèrent entre eux et ont des besoins différents qui nécessitent des solutions différentes, ce qui est un aspect fondamental du concept opérationnel », tout en reconnaissant que la planification doit être alignée dans toute la mesure possible pour garantir que les solutions soient normalisées et intégrées sur le plan international et n'imposent pas inutilement des exigences multiples en matière d'emport de matériel. La Commission est d'accord sur les idées exposées dans la note et observe que les entités de planification sont bien au courant des besoins qui y sont mentionnés. Il est noté que ces idées et ces besoins sont en accord avec le texte de la Résolution A33-15, Appendice B, actualisé comme suit dans la Résolution 23/1 proposée :

*Estimant* que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI afin d'assurer que les systèmes deviennent interopérables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux.

### **Incidences des nouvelles technologies CNS sur les pays en développement**

23:8 Également présentée par 21 membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), la note A35-WP/195 contient une analyse générale des incidences économiques de l'introduction des nouvelles technologies CNS sur les pays en voie de développement. La Commission reconnaît que, bien que le système ATM mondial soit considéré conceptuellement comme étant indépendant de la technologie, il a suscité l'émergence d'une vaste gamme de technologies CNS, ce qui accroît la gamme d'options technologiques pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Notant la nécessité d'élaborer une stratégie face à la prolifération de nouvelles technologies, la Commission réaffirme que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) doivent adopter des solutions systémiques qui se sont révélées sûres, bénéfiques et justifiées sur les plans économique et opérationnel. À cet égard, la Commission rappelle que l'OACI, donnant suite à la Recommandation 1/3 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), a accordé une haute priorité à l'élaboration d'un ensemble de besoins fonctionnels et opérationnels ATM pour le système ATM mondial. En outre, la Commission insiste sur la nécessité de non-discontinuité dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM plutôt que sur l'interopérabilité, car cette dernière impliquerait des coûts accrus pour les usagers. La

Commission note aussi l'étroite relation avec la Résolution A33-14, Appendice X, qui reconnaît qu'une approche coopérative entre États contractants pourrait conduire à une gestion du trafic aérien plus efficace. La règle pratique dit que les États contractants devraient envisager, s'il y a lieu, d'établir conjointement un organisme ATS unique qui serait chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans les espaces aériens ATS situés au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer. La Commission note en outre les principes énoncés dans la Résolution A33 14, Appendice N.

### **Réglementation relative au personnel comme outil de sécurité et de sûreté dans les services de la circulation aérienne**

23:9 En ce qui concerne la note A35-WP/198, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la Commission note que la question de la délivrance de licences pour les fournisseurs de services ATS et les électroniciens de la sécurité de la circulation aérienne a également été examinée à la onzième Conférence de navigation aérienne (2003). La Commission est informée des conclusions de la Conférence et de la suite donnée par l'OACI, et convient qu'aucune autre mesure n'est à prendre par l'Assemblée. Elle note aussi que la Commission de navigation aérienne procède à la révision des normes de délivrance des licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne suggérée par l'ITF, mais qu'aucune décision n'a encore été prise. Les autres propositions présentées par l'ITF, concernant l'élaboration d'une réglementation du temps de travail des contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne et une étude sur la restructuration et la fragmentation grandissante des services de la circulation aérienne et des opérations de maintenance et leur impact sur la sécurité et la sûreté, ne reçoivent pas l'appui de la Commission.

### **Élaboration d'une méthodologie mondiale d'évaluation de la sécurité de porte à porte**

23:10 La note A35-WP/220, présentée par 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, porte sur la nécessité d'élaborer une approche mondiale intégrée systémique d'évaluation de la sécurité de l'aviation qui intègre toutes les composantes du système aéronautique de manière équilibrée. La Commission constate le lien entre cette note et la note A35-WP/157, présentée au titre du point 24 de l'ordre du jour, qui propose que l'OACI établisse un modèle mondial normalisé pour la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Elle rappelle les Recommandations 2/1 et 2/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), qui traitent respectivement de la nécessité d'établir un cadre pour la sécurité du système et de la mise en œuvre de programmes de gestion de la sécurité des services ATS, et fait observer que plusieurs groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne et du Secrétariat sont en train de réaliser les travaux requis. Elle note également que le Secrétariat a mis sur pied une équipe de projet chargée d'harmoniser les dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité. En dernier lieu, la Commission est informée que le Programme des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne a déjà été mis à jour pour donner suite aux recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne. La Commission convient que le Conseil examinera le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) dans le contexte des mesures proposées dans la note WP/220 et, s'il y a lieu, reverra les priorités et amendera le programme.

23:11 La Commission prend acte des notes d'information présentées par la République de Corée : la note A35-WP/161 sur le plan de mise en œuvre du RVSM en République de Corée, la note A35-WP/162 sur les programmes de bourses de formation pour le personnel technique aéronautique, la note A35-WP/163 concernant l'introduction dans la République de Corée du service d'autorisation

---

pré-départ par liaison de données (D-PDC)/service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) au moyen de l'ACARS et la note A35-WP/164 sur les activités de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM en République de Corée. Elle prend acte également de la note d'information A35-WP/203, présentée par l'Égypte au nom des États membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), qui décrit l'initiative égyptienne concernant le système de navigation NAVISAT pour les régions Afrique et Moyen-Orient, qui fait appel à un système à satellites à missions multiples réservé aux services CNS/ATM, de la note A35-WP/254, présentée par la Chine, qui donne un aperçu du projet des centres de contrôle régional (ACC) Nord, Est et Sud de l'Administration de l'aviation civile (CAAC) de Chine, de la note A35-WP/274 présentée par les États-Unis, sur l'utilisation du service de localisation précise du système mondial de localisation (GPS) dans l'espace aérien intérieur et international, et de la note A35-WP/321 présentée par Bahreïn au nom des membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) sur la création de l'organisme Arab Control. La Commission prend acte également des notes de travail suivantes : A35-WP/240 de la République islamique d'Iran sur l'autorisation de montée sous réserve que les pilotes assurent leur propre séparation en conditions météorologiques de vol à vue (VMC), A35-WP/255 de la République de Colombie sur l'intégration et la coopération multilatérales, et A35-WP/256, également de la République de Colombie, concernant les études sur la mise en œuvre du GNSS.

— FIN —