



A38-WP/395  
TE/174  
24/9/13

## **ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION**

### **COMMISSION TECHNIQUE**

#### **PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 34 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 34 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

---

**Point 34 : Navigation aérienne — Surveillance et analyse**

34.1 La Commission examine la note A38-WP/87 présentée par le Conseil qui traite de la mesure, du suivi et du compte rendu des performances de navigation aérienne. Cette note présente les moyens de rendre compte des progrès de la mise en œuvre régionale grâce à un système en ligne planifié appelé tableau de bord régional des performances, lequel apportera aussi un soutien à un Rapport annuel mondial de navigation aérienne.

34.2 La note A38-WP/87 reçoit un large appui. Concernant les outils de suivi et d'analyse, un certain nombre d'États soulignent qu'il devrait leur être possible d'utiliser leurs propres outils dans la mesure où ils répondent aux besoins de l'OACI. La Commission convient que cette question devrait être inscrite dans le *Projet de résolution destinée à remplacer la Résolution A37-4 et qui intègre et remplace la Résolution A37-12, Appendice B – Plan mondial de navigation aérienne (GANP)* (Appendice B, la note A38-WP/39), cinquième paragraphe du dispositif.

**Résolution 34/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

*Considérant* que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

*Reconnaissant* l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Reconnaissant* l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur les cadres mondiaux,

*Reconnaissant* que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

*Notant* que le Conseil a approuvé, le 30 juillet 2013, la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et, le 29 mai 2013, la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement ;

2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;
6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), par l'application des objectifs du GASP et du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, en évitant les doubles emplois ;
8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par les plans mondiaux ;
9. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;
10. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;
11. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-4, sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité, et la Résolution A37-12 de l'Assemblée, sur la planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité.

## APPENDICE A

### Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

*L'Assemblée,*

*Réaffirmant* que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent,

*Reconnaissant* que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

*Reconnaissant* les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

*Reconnaissant* que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

*Notant* que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

*Reconnaissant* la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux renseignements appropriés sur la sécurité,

*Reconnaissant* qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités et de cibles pour la gestion des risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

*Reconnaissant* que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

*Notant* l'intention d'appliquer les principes de gestion de la sécurité du GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable et où la volonté politique existe d'améliorer les fonctions de supervision de la sécurité ;
3. *Prie instamment* les États membres d'appuyer les objectifs du GASP en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies.
4. *Prie instamment* les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour établir des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs du GASP en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que

chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

## APPENDICE B

### Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Ayant adopté* la Résolution A37-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

*Reconnaissant* que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;
2. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs mondiaux harmonisés, compte tenu des besoins opérationnels ;
3. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices sur le GANP comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement ;
4. *Appelle* les États, les PIRG et l'industrie aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre de ses dispositions ;
5. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre et la performance des systèmes de navigation aérienne ;
6. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages pour l'environnement, en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP ;
7. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiales.

34.3 Une note d'information est présentée par le Viet Nam (A38-WP/347).

34.4 La Commission examine la note A38-WP/89 présentée par le Conseil qui traite de la politique de l'OACI en matière de radiofréquences. La note rappelle le cadre réglementaire associé aux accords internationaux sur l'attribution et l'utilisation du spectre des radiofréquences énoncés dans le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT), et en particulier le processus d'actualisation de tels accords aux Conférences mondiales de radiocommunications (CMR) de l'UIT dont la prochaine se tiendra en 2015. La note réaffirme la nécessité pour les États membres d'appuyer la position de l'OACI à la CMR concernant les besoins de l'aviation en rapport avec le spectre des fréquences. La note propose aussi des mises à jour de la politique de l'OACI en matière de radiofréquences, laquelle est énoncée dans la Résolution A36-25 de l'Assemblée, en tenant de la Recommandation 1/12 de la Douzième conférence de navigation aérienne (ANConf/12).

34.5 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution ci-après à la Plénière, pour adoption :

**Résolution 34/2 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies responsable de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales pour les systèmes de communications et les aides de radionavigation,

*Considérant* que l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui régleme l'emploi du spectre des fréquences radioélectriques,

*Considérant* que la position, approuvée par le Conseil, que défend l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques,

*Considérant* que l'aviation a besoin d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences radioélectriques visant à garantir qu'un spectre adéquat soit disponible en temps utile et protégé de manière appropriée ;

*Considérant* qu'il faut un environnement durable pour la croissance et le développement technologique afin d'appuyer la sécurité et l'efficacité opérationnelle des systèmes d'exploitation actuels et futurs et de permettre la transition vers les technologies de la prochaine génération ;

*Reconnaissant* que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communication, navigation et surveillance/ gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ainsi que la sécurité de l'aviation civile internationale pourraient être gravement compromis si les besoins concernant les attributions appropriées de fréquences pour la sécurité de l'aviation ne sont pas satisfaits et si la protection de ces attributions n'est pas réalisée,

*Reconnaissant* que la gestion efficace des fréquences et l'application des meilleures pratiques sont nécessaires pour garantir que les fréquences attribuées à l'aviation soient utilisées efficacement ;

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire d'avoir l'appui des administrations membres de l'UIT pour s'assurer que la CMR accepte la position de l'OACI et que les besoins de l'aviation sont satisfaits,

*Considérant* la nécessité urgente d'accroître cet appui par suite de la demande croissante de fréquences et de la forte concurrence des services de télécommunications commerciaux,

*Considérant* l'augmentation des activités de préparation aux CMR de l'UIT découlant de la demande croissante en largeur de bande par tous les utilisateurs du spectre radioélectrique, ainsi que l'importance accrue des positions régionales élaborées par des organismes tels que l'APT, l'ASMG, l'ATU, la CEPT, la CITELE et la RCC\*,

*Considérant* les Recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95), la Recommandation 5/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003) et la Recommandation 1/12 de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012),

1. *Prie instamment* les États contractants, les organisations internationales et les autres parties prenantes de l'aviation civile d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences et la position de l'OACI aux CMR ainsi que dans les autres activités régionales et internationales préparatoires aux CMR :

- a) en travaillant ensemble à réaliser une gestion efficace des fréquences aéronautiques et à mettre de l'avant les « meilleures pratiques » pour démontrer l'efficacité et la pertinence de l'industrie dans la gestion du spectre ;
- b) en appuyant les activités de l'OACI relatives à la stratégie et à la politique en matière de spectre des fréquences dans le cadre des réunions de groupes d'experts et des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre ;
- c) en s'engageant à veiller à ce que les intérêts aéronautiques soient pleinement intégrés dans l'élaboration de leurs positions présentées aux forums régionaux de télécommunications intervenant dans la préparation de propositions conjointes destinées à la CMR ;
- d) en incluant, dans la mesure du possible, des éléments compatibles avec la position de l'OACI dans les propositions qu'ils soumettent à la CMR ;
- e) en soutenant aux CMR de l'UIT la position et les énoncés de politique de l'OACI approuvés par le Conseil et incorporés dans le *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique* (Doc 9718) ;
- f) en s'engageant à mettre à disposition des experts en aviation civile pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ;
- g) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leurs délégations nationales, aux conférences régionales, aux groupes d'étude de l'UIT et aux CMR comprennent des experts de leurs

---

\* APT = Télécommunauté Asie/Pacifique ; ASMSG = Groupe arabe de gestion du spectre des fréquences ; ATU = Union Africaine des Télécommunications ; CEPT = Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications ; CITELE = Commission interaméricaine des télécommunications ; RCC = Communauté régionale des communications.

autorités aéronautiques et d'autres parties prenantes de l'aviation civile qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation ;

2. *Demande* au Secrétaire général de porter à l'attention de l'UIT l'importance d'une attribution et d'une protection suffisantes du spectre des fréquences radioélectriques, en vue de la sécurité de l'aviation ;

3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'assurer, de façon hautement prioritaire et dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, la mise à disposition des ressources nécessaires pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences aéronautique ainsi que la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences.

4. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A36-25.

34.6 La Commission examine la note A38-WP/363 présentée par le Canada qui traite des avantages attendus de l'élargissement de l'utilisation de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) aux régions océanique, polaire et autres régions éloignées, en ayant recours à la réception basée dans l'espace des données de l'ADS-B provenant des aéronefs. Cette approche innovatrice fait actuellement l'objet d'études, la capacité opérationnelle initiale étant prévue pour 2017. La Commission note les avantages potentiels de l'ADS-B basée dans l'espace et la nécessité corrélative d'une attribution appropriée de la liaison montante de l'aéronef-satellite 1090 MHz.

34.7 La Commission note aussi que la question d'une possible attribution pour recevoir l'ADS-B par satellite a récemment soumise à l'attention du secteur radiocommunication de l'UIT et du Groupe de travail sur les communications aéronautiques de la Commission de navigation aérienne – Groupe de travail F (fréquence) qui est le groupe d'experts compétent dans le cadre de l'OACI. Concernant la position de l'OACI, laquelle a été approuvée par le Conseil à la suite d'un examen officiel par les États contractants et les organisations internationales compétentes, il est prévu qu'une actualisation soit éventuellement nécessaire pour refléter les résultats des études préparatoires en cours de la CMR-15. Cette actualisation consisterait, le cas échéant, à revenir sur la question de l'ADS-B.

34.8 La note A38-WP/97 présentée par les États-Unis d'Amérique et le Canada traite de la question liée au point 1.5 de l'ordre du jour de la CMR-15 de l'UIT qui appelle des études sur l'utilisation du service fixe par satellite (SFS) pour les liaisons de commande et de contrôle (C2), appelées communications de contrôle et non associées à la charge utile (CNPC) dans la documentation de l'UIT, pour les systèmes d'aéronef télépilotés (RPAS) appelés systèmes d'aéronef non habités (UAS) dans la documentation de l'UIT.

34.9 Notant les pressions qui s'exercent sur le volume limité du spectre disponible, la Commission convient de la nécessité d'examiner des moyens innovateurs pour répondre à la demande de spectre des systèmes C2. Cependant, si des parties du spectre actuellement utilisées pour des services non liés à la sécurité des vies venaient à être utilisées, il est absolument essentiel que des études appropriées soient réalisées pour s'assurer qu'il n'y aura pas de conséquences imprévues ; la position d'ensemble de l'aviation aux conférences mondiales de radiocommunication, dans lesquelles l'aviation recherche activement à protéger les services de sauvegarde de la vie de l'incursion d'autres parties, seraient

gravement compromises si l'on ne prenait pas suffisamment garde à ces mêmes prescriptions dans la communauté aéronautique elle-même.

34.10 En conclusion, la Commission recommande à l'Assemblée que les États membres et l'OACI appuient les études du secteur des radiocommunications (UIT-R) de l'Union internationale des communications pour s'assurer que les préoccupations en matière de sauvegarde de la vie soient bien prises en compte. Les résultats de ces études devraient donner l'assurance nécessaire qu'il n'y a pas d'incidences indues pour d'autres systèmes aéronautiques. Ces conditions étant remplies, on pourrait alors déterminer quelles mesures réglementaires seraient nécessaires de la part de l'UIT pour permettre l'utilisation des bandes de fréquences attribuées aux services fixes par satellite (SFS) pour les liaisons de commande et de contrôle des RPAS afin de garantir la cohérence avec les spécifications techniques et réglementaires de l'OACI concernant un service de sauvegarde.

34.11 La Commission examine la note A38-WP/356 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des 54 États africains, et note la nécessité d'une protection technique et réglementaire appropriée de la bande C 3400-4200 MHz nécessaire au fonctionnement des réseaux de microstations aéronautiques (VSAT) basés sur le SFS, et qu'ils sont utilisés pour appuyer le service de navigation aérienne dans la région AFI ainsi que dans les régions limitrophes (MID, EUR, SAM, APAC).

34.12 La Commission convient que les États membres de l'OACI devraient appuyer cette question importante lorsqu'ils prennent la parole à la CMR-15 de l'UIT (points 1.1 et 9.1.5 de l'ordre du jour de la CMR-15) et demande que l'OACI, en coopération avec les parties prenantes pertinentes, continue de s'occuper de cette question durant les études préparatoires en cours pour la CMR-15 de l'UIT afin de trouver une solution adéquate à la protection de la bande C utilisée par les réseaux VSAT aéronautique.

34.13 Une note d'information est présentée par la Nouvelle-Zélande (A38-WP/119).

34.14 La Commission examine la note A38-WP/86 présentée par le Conseil conformément à la Résolution A15/9 qui exige que l'Assemblée adopte à chaque session ordinaire, pour laquelle une Commission technique est instituée, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des pratiques corrélatives relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne. La Commission convient des modifications proposées dans l'Appendice A à la note A38-WP/86.

34.15 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter la résolution ci-après à la Plénière, pour adoption :

**Résolution 34/3 : 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 A37-15 (Appendices A à W), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 37<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 A37-15, (Appendices A à W) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 38<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'une politique ou règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considérée comme une politique ou règle pratique permanente,

*Considérant* que les éléments figurant dans des documents normatifs ou faisant autorité et faciles à consulter de l'OACI, tels les Annexes, règles de procédure et directives pour les réunions de navigation aérienne, doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs. Ce principe s'applique en particulier aux règles pratiques,

Considérant que l'Assemblée est convenue d'élaborer une nouvelle Résolution 38-XX basée sur les Appendices A, D et E de la Résolution A37-15, à titre de politique permanente sur la formulation et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), ainsi que sur la notification des différences, politique qui s'appliquerait à toutes les Annexes à la Convention ainsi qu'aux éléments indicatifs techniques,

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 38<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 remplace la Résolution A37-15 et ses Appendices, à l'exception des Appendices A, D et E qui sont remplacés par la nouvelle Résolution A38-XX.

## APPENDICE A

### 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'OACI,

*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'OACI,

*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 B

### 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'OACI,

*Décide :*

1. que la Commission de navigation aérienne instituera des groupes d'experts s'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 la Commission de navigation aérienne veillera à ce que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuient les Objectifs stratégiques de l'OACI, qu'ils soient clairs et concis, qu'ils tiennent compte des échéances fixées et qu'ils soient respectés ;
3. que la Commission de navigation aérienne fera un examen périodique de l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts et qu'ils seront dissous dès que les activités qui leur ont été assignées auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

### 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 C

### 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 aux équipages de conduite considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou de licences de membre d'équipage de conduite, 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 ou de licences de membre d'équipage de conduite,

*Décide :*

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage de conduite d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'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 à des catégories particulières d'aéronefs ou d'équipages de conduite, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

## **APPENDICE D**

### **Personnel aéronautique qualifié et compétent**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre adéquate des SARP et des PANS est fonction de la disponibilité de personnel qualifié et compétent,

*Considérant* que certains États contractants éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel qualifié pour appuyer le système existant et futur du transport aérien,

*Considérant* qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour aider les États contractants à répondre à leurs besoins dans le domaine des ressources humaines,

*Considérant* que les activités pédagogiques tenues par l'OACI sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

*Décide :*

1. que l'OACI aidera les États contractants à réaliser et à maintenir la compétence du personnel aéronautique, au moyen du 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 en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États contractants ;
  - b) la plus haute priorité est donnée aux activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - c) la coopération avec les États contractants et l'industrie est essentielle pour élaborer et mettre en pratique des activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - d) la priorité sera accordée à préparer la prochaine génération des professionnels de l'aviation.
3. L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement ;
4. Les États contractants se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

### **Règle pratique**

1. Le Conseil devrait aider les États contractants à harmoniser les niveaux de compétences des professionnels de l'aviation. Ces initiatives devraient être basées sur :
- a) une analyse des données pour déterminer les priorités et les besoins ;
  - b) les besoins de formation identifiés pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
  - c) une démarche fondée sur les compétences.

### **APPENDICE E**

#### **Élaboration et mise en œuvre 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 à mettre en œuvre ou utiliser par 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,

*Considérant* que l'OACI a établi pour la planification des installations et services une approche qui est centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne,

*Considérant* que des carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux risque d'avoir des conséquences sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes internationales et devraient donc être éliminées le plus rapidement possible,

*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'OACI 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.

4. Les réunions régionales de navigation aérienne (RAN), qui sont des instruments importants pour décider des installations et services, n'auront néanmoins lieu que pour traiter de questions qui ne peuvent être abordées comme il se doit dans les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;
5. Dans les programmes de mise en œuvre des États contractants, la priorité sera donnée à la fourniture et à l'exploitation continue des installations et services dont l'absence aurait probablement des incidences graves sur les opérations aériennes internationales ;
6. Le choix et l'examen d'une mesure par l'OACI sur les carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux sera menée à bien dans les meilleurs délais possibles ;
7. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en utilisant une approche de gestion de projet, dégageront les problèmes et faiblesses des plans régionaux et de leur mise en œuvre, et proposeront des mesures correctrices.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait veiller à ce que la structure et la présentation des plans régionaux soient alignées sur le Plan mondial de navigation aérienne et appuient une approche de la planification fondée sur les performances.
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 veiller à ce que des plans régionaux fondés sur le web soient élaborés, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.

5. Le Conseil devrait faire appel aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qu'il a mis sur pied dans les régions pour aider à tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

## APPENDICE F

### 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'OACI,

*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'OACI,

*Considérant* que la planification régionale de la navigation aérienne est normalement réalisée par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG),

*Décide :*

1. que des réunions régionales de navigation aérienne ne seront convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être réglées de façon satisfaisante par les PIRG ;
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 devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
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 G**

#### **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 les efforts de coopération entre les États contractants pourraient conduire à une gestion plus efficace du trafic aérien ;

*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,

---

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

*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 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, vu la nécessité de mettre en place et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon rentable, et une gestion plus efficace de l'espace aérien, en particulier l'espace aérien supérieur ;
4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État déléguant 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 ;  
*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'OACI.
2. Les États contractants devraient envisager, si besoin est, d'établir conjointement une seule autorité des services de circulation aérienne dans les espaces aériens ATS s'étendant au-dessus des territoires de deux États ou plus ou au-dessus de la haute mer.

3. 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 H

### 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 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 aériennes 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 aériennes et maritimes ;

3. que 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'OACI, 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 I

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Reconnaissant* que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

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

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

*Décide :*

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire ;
2. que les règlements et procédures établis par les États contractants pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;
3. que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires ;

4. que les États contractants pourront inclure s'il y a lieu des représentants des autorités militaires dans leurs délégations aux réunions de l'OACI ;
5. que l'OACI sert de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que dans la communication des meilleures pratiques, et pour assurer les activités de suivi nécessaires qui tirent parti du succès du Forum de gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile/militaire (2009), avec l'appui des partenaires civilo-militaires.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination et la coopération entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au paragraphe 1 du dispositif.
2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du paragraphe 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination et de la coopération de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales conformément aux paragraphes 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

## **APPENDICE J**

### **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* que malgré la tendance croissante à l'exploitation des aéroports par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aéroport n'en reste pas moins entière,

*Considérant* que la certification des aéroports est un moyen essentiel pour assurer la sécurité et améliorer l'efficacité, et que les résultats du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) indiquent que le niveau de mise en œuvre de la certification des aéroports, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), n'est pas encore optimal,

*Décide :*

1. que l'OACI devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aéroports ;
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 aéroports employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États devraient prendre les mesures nécessaires, notamment l'allocation de ressources adéquates, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la certification des aéroports, y compris les SGS dans les aéroports ;
4. que les États devraient mettre davantage l'accent sur la gestion de l'exploitation des aéroports, une haute priorité étant accordée à la sécurité des pistes.

### **Règles pratiques**

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité et d'efficacité, le Conseil devrait :
  - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
  - b) mettre au point des procédures pour la gestion de l'exploitation des aéroports ;
  - c) tenir les États contractants au courant de l'évolution de la situation.
2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au paragraphe 2 du dispositif.

## APPENDICE K

### 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 États devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol soient en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

## APPENDICE L

### 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'OACI,

*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'OACI,

*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'OACI,

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

### Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États contractants aux travaux techniques de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'OACI 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'OACI ;
  - e) aider l'OACI dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

## **APPENDICE M**

### **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 aux activités de surveillance continue et 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 certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant 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'OACI 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 N

### Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur les 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 peut exiger 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,

Ayant présente à l'esprit la publication du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI ;

*Décide* de recommander que les États contractants coopèrent aux enquêtes sur les accidents d'aviation, en particulier 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 et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents :

- 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 d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants sont 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 et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents sont 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 PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.

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

5. Les États contractants sont encouragés à prendre connaissance, si besoin est, du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI qui donne des orientations sur la manière d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents dans une région ou une sous-région.

## **APPENDICE O**

### **Performances humaines**

*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 performances humaines, en tant qu'elles sont influencées par les capacités et contraintes physiologiques et cognitives, contribuent sensiblement aux résultats d'ensemble en matière de sécurité de l'aviation,

*Considérant* que l'on sait que les bénéfices en matière de sécurité et d'efficacité associés aux nouveaux systèmes, technologies et procédures ne peuvent être réalisés que lorsqu'ils sont conçus pour renforcer les performances des individus qui utilisent ces derniers ;

*Considérant* que l'on sait que la mise en œuvre des systèmes futurs de l'aviation entraînera des changements dans le rôle des professionnels de l'aviation qui devront travailler dans des équipes pluridisciplinaires afin d'appuyer une prise de décision collaborative ;

*Décide :*

1. Les États contractants veillent à l'insertion de considérations sur les performances humaines dans la planification, la conception et la mise en œuvre des nouveaux systèmes, processus et technologies, dans le cadre d'une approche de gestion de la sécurité ;
2. Les États contractants encouragent et facilitent l'insertion d'éléments relatifs aux performances humaines dans les programmes de formation basés sur les compétences tout au long de la carrière d'un professionnel ;
3. Les États contractants incluent des stratégies qui favorisent des performances opérationnelles sûres, cohérentes, efficaces et efficientes de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité.

34.16 La Commission examine la note A38-WP/216 présentée par la CANSO qui reconnaît que la façon dont l'espace aérien est structuré et conçu et dont les services de circulation aérienne sont organisés et assurés a une incidence directe sur la capacité et l'efficacité. Dans le contexte de l'Appendice G – Délimitation des espaces aériens ATS de la Résolution proposée pour un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, la CANSO est d'avis qu'une plus grande visibilité des défis de capacité et d'efficacité que rencontre la navigation aérienne dans certaines régions pourrait constituer un pas en avant pour leur résolution et elle propose que cette question soit traitée dans le rapport mondial annuel sur la navigation aérienne proposée.

34.17 La Commission reconnaît l'importance et le rôle des paragraphes du dispositif et des pratiques corrélatives de l'Appendice G pour établir l'espace aérien sur la base de considérations techniques et opérationnelles en vue de garantir la sécurité et d'optimiser l'efficacité. Sur cette base, la Commission convient que l'identification claire des défis en matière de capacité et d'efficacité dans le rapport mondial annuel sur la navigation aérienne proposé, y compris en introduisant des arrangements de coopération possible entre États, pourrait améliorer la performance de la navigation aérienne.

-----