



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 30, 31, 32 ET 33 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 30, 31, 32 et 33 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Les Résolutions 30/1, 30/2, 31/1 et 31/2 sont recommandées à la Plénière pour adoption.

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

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre**Renforcement de la supervision de la sécurité grâce à la mise en œuvre en partenariat avec toutes les parties prenantes**

30.1 La Commission examine la note A38-WP/66, présentée par le Conseil, soulignant les activités d'assistance menées par l'OACI depuis la 37^e session de l'Assemblée, qui ont donné lieu à des améliorations au plan de la sécurité dans les États et à l'identification de priorités et d'objectifs en matière de sécurité à mettre en œuvre à l'échelle nationale et à l'échelle régionale. La note A38-WP/66 présente également un projet de résolution remplaçant la Résolution A37-8 : Coopération régionale et assistance pour résoudre des carences liées à la sécurité. La Commission convient de souligner, dans cette résolution, l'importance de la coopération et de l'assistance.

30.2 La Commission examine les notes WP/231 et 259, présentées par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), et elle prend acte des initiatives pour traiter les risques de sécurité au niveau régional à travers les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de prévenir les accidents et/ou les incidents majeurs résultant de problèmes liés à la sécurité des pistes, aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) et aux pertes de contrôle en vol (LOC-I), ainsi que des initiatives pour encourager les États à appuyer les RASG dans leurs régions respectives. Dans la note WP/259, les États sont instamment priés d'appuyer les efforts régionaux en Amérique du Sud aux fins du développement sûr et ordonné de l'aviation civile en établissant des objectifs pour 2016 dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne. Dans la note A38-WP/215, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) se penche sur le travail des organismes régionaux dans la région AFI pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité et résoudre les problèmes graves de sécurité (PGS). Des notes d'information sont fournies par le CASSOS (A38-WP/328), le CAI (A38-WP/120) et l'UEMOA (A38-WP/303).

30.3 La Commission examine la note A38-WP/155, présentée par l'Indonésie, la note A38-WP/352, présentée par le Vietnam, et la note A38-WP/101 accompagnée du Rectificatif n° 1, présentée par les États-Unis, traitant toutes du besoin d'inspecteurs de la sécurité de l'aviation et décrivant chacune différents aspects du problème. La Commission reconnaît que de nombreux États trouvent difficile de recruter, former et retenir les inspecteurs de la sécurité de l'aviation et que l'incorporation du développement des compétences d'inspecteur dans les travaux du Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation aiderait à renforcer globalement la sécurité de l'aviation. La note A38-WP/101, largement appuyée, demande au Conseil de charger le Secrétariat d'élaborer des dispositions et orientations sur les compétences générales des inspecteurs nationaux de la sécurité, ce sur quoi le Secrétariat indique que des travaux sont déjà en cours, et la Commission constate que d'autres travaux doivent encore être menés.

30.4 La Commission est informée qu'afin que l'OACI continue de travailler à la coordination de la coopération régionale et à la fourniture d'assistance aux États, toutes les parties prenantes, notamment les États, les organismes régionaux, les institutions financières et l'industrie, devraient s'engager activement à appuyer les États qui en ont besoin. C'est l'axe du projet de résolution présenté dans la note A38-WP/66, dont la Commission convient qu'il devrait être amendé afin de prendre en considération les propositions faites dans la note A38-WP/84, présentée au titre du point 27 de l'ordre du

jour par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL.

30.5 À la lumière des débats, la Commission convient de soumettre la résolution ci-après à la Plénière, pour adoption :

Résolution 30/1 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États contractants, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États contractants ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

Considérant que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

Reconnaissant que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États contractants individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

Considérant que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États contractants son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

Reconnaissant que les États contractants ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

Reconnaissant que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États contractants dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

Rappelant que les États contractants sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

Reconnaissant que l'assistance offerte aux États contractants qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États contractants, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

Reconnaissant que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États contractants à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;

2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, la fixation de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États contractants, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de

la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;

4. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;

5. *Charge* le Conseil de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;

6. *Prie instamment* les États contractants de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ;

8. *Prie instamment* les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;

9. *Demande* à tous les États contractants et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;

10. *Encourage* les États contractants à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

11. *Encourage* les États contractants à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;

12. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

13. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;

14. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-8.

Avantages du registre en ligne des permis d'exploitation aérienne (registre AOC)

30.6 La Commission examine la note A38-WP/90, présentée par le Conseil, sur les avantages du registre en ligne des permis d'exploitation aérienne (registre AOC) qui a été lancé pour la première fois par l'OACI en décembre 2012. Il est noté que la participation au registre nécessite l'affectation de ressources, mais que les avantages que les États tirent du registre pourraient primer sur les coûts. La Commission rappelle que le registre AOC a été élaboré par l'OACI suite à une proposition faite durant la 36^e Assemblée de l'OACI d'élaborer un registre en ligne qui assurerait les États de la validité et de la fiabilité des AOC et de l'intégrité de la conformité de l'État de l'exploitant et faciliterait le processus d'autorisation d'exploitation des détenteurs d'AOC dans d'autres États, en servant de dépôt de données centralisées des renseignements sur les exploitants aériens. La Commission reconnaît que la fourniture en temps opportun de données exactes de la part d'États d'opérateurs de plus grande envergure poserait des difficultés initiales et qu'un surcroît de travail serait nécessaire pour harmoniser le processus de saisie des données. La Commission convient des actions proposées dans la note A38-WP/90 et appuie la note A38-WP/126, présentée par l'IATA.

30.7 La Commission examine également la note A38-WP/125 présentée par l'IATA, qui met en évidence le nombre croissant de documents demandés par les États pour autoriser l'exploitation des compagnies aériennes enregistrées dans d'autres États. Elle reconnaît que les spécifications non harmonisées augmentent de manière significative les coûts et le fardeau administratif. La Commission convient que, comme ils en ont été instamment priés à la 36^e session de l'Assemblée, les États devraient être encouragés à reconnaître comme étant valides les AOC et spécifications d'exploitation connexes délivrés par d'autres États qui satisfont aux dispositions de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs.

Approbation des simulateurs d'entraînement au vol

30.8 La note A38-WP/142, présentée également par l'IATA, souligne la nécessité pour les États d'établir des systèmes afin de reconnaître l'approbation par d'autres États de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) sur la base des directives fournies dans le Doc 9625 de l'OACI, Critères de qualification des simulateurs de vol, Volume I — Avions (3^e édition) et Volume II — Hélicoptères (1^{re} édition). La Commission note que l'absence de reconnaissance des approbations de FSTD par les États où ils sont exploités a entraîné des coûts accrus et alourdi le fardeau administratif des autorités de l'aviation civile, des coûts significatifs pour l'industrie et une moindre disponibilité des services de formation. La Commission note également que l'assistance aux États dans l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD, sur la base des orientations du Doc 9625, pourrait être appuyée par le biais du Consortium international pour la formation des pilotes (IPTC), composé de l'IATA, de l'OACI, de l'IFALPA et de la Royal Aeronautical Society.

30.9 À la lumière des débats, la Commission soumet à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante :

Résolution 30/2 : Reconnaissance de l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a publié le Doc 9625, *Critères de qualification des simulateurs de vol, Volume I — Avions* (3^e édition) et *Volume II — Hélicoptères* (1^{re} édition) pour donner aux autorités d'autres États le moyen d'accepter, sans évaluation répétitive, la qualification accordée par l'État qui réalise les évaluations initiale et récurrentes d'un simulateur de vol (FSTD),

Reconnaissant que malgré l'existence d'un mécanisme d'harmonisation accepté à l'échelle internationale et contenu dans le DOC 9625, l'absence de reconnaissance des qualifications de FSTD favorise les évaluations multiples et entraîne des coûts élevés pour les États et l'industrie,

Reconnaissant la lenteur des progrès en vue de la mise en œuvre de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD conformes aux orientations du Doc 9625,

1. *Prie instamment* les États contractants d'établir des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD selon les orientations du Doc 9625 ;
2. *Charge* le Conseil de maintenir son soutien aux États contractants dans leurs efforts de mettre sur pied des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD ;
3. *Prie instamment* les États contractants de se porter assistance mutuelle en vue de l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD.

Avancement du plan de préparation en matière de santé publique dans le secteur de l'aviation

30.10 La Commission examine la note A38-WP/35, présentée par le Conseil, et la note A38-WP/229 présentée par la République dominicaine, et souligne les avantages significatifs pour les États et son appui à la poursuite par l'OACI de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ; elle encourage les États et les organisations internationales à contribuer au CAPSCA financièrement ou d'une autre manière. La Commission reconnaît la collaboration de l'OACI avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres partenaires dans la mise en œuvre du programme.

Coopération régionale dans le cadre des programmes nationaux de sécurité et des enquêtes sur les accidents et incidents

30.11 La Commission examine les notes A38-WP/196 et WP/323, présentées par l'Argentine et le Japon, et elle convient que les États ayant une certaine expérience dans la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité (PNS) devraient partager les renseignements et collaborer par le biais des RASG, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), de Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) ou d'autres forums régionaux appropriés afin de faciliter la mise en œuvre des PNS.

30.12 La note A38-WP/339, présentée par la Colombie, porte sur l'intérêt, les besoins et les bases de l'établissement d'organisations régionales d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO) dans

la région de l'Amérique du Sud afin de mettre un frein aux problèmes actuels d'indépendance et budgétaires auxquels se heurtent les États dans l'exercice de leurs fonctions liées aux enquêtes.

30.13 La Commission note que l'établissement de RAIO serait de la plus grande importance de même que l'assistance aux États ayant des ressources humaines et financières limitées afin de mener à bien leurs fonctions d'enquête. Un RAIO aiderait, entre autres, les États participants à réaliser des économies importantes et à assurer l'indépendance fonctionnelle des enquêtes. Le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946) de l'OACI, publié en mars 2011, contient des orientations sur la manière d'établir et de gérer une RAIO dans une région ou une sous-région. Il y a actuellement plusieurs initiatives prises par des groupes d'États afin d'établir des RAIO, et l'OACI, les RASG et les RSOO ont aidé les États à cet égard.

30.14 La Commission convient que les cadres juridiques des États devraient être examinés et, si besoin est, amendés afin de permettre l'établissement de RAIO s'il y a lieu, et d'améliorer le niveau de conformité avec les SARP correspondantes de l'OACI ; et que les projets de coopération régionale devraient être encouragés afin d'assurer que les RAIO reçoivent un appui technique et financier durable.

30.15 Des notes d'information sont présentées par le Salvador (A38-WP/232) et le Viet Nam (A38-WP/343).

Point 31 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents

31.1 La Commission examine la note A38-WP/65, présentée par le Conseil, qui contient un survol des publications rendant compte de la sécurité publiées par l'OACI. Depuis 2011, l'OACI a publié des rapports annuels sur les tendances et les questions liées aux objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ces publications appuient une approche proactive à la sécurité au moyen de rapports périodiques sur les indicateurs et tendances pertinents. L'OACI a ainsi relevé trois catégories d'accidents à haut risque : la perte de contrôle en vol, l'impact sans perte de contrôle (CFIT), et les accidents sur pistes. À partir de 2014, on s'attend à ce que tous les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) publient des rapports annuels résumant les tendances de la sécurité dans chaque région.

31.2 La Commission prend note des publications de l'OACI qui font rapport sur la sécurité, comme le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), le Rapport OACI sur la sécurité, et l'État de la sécurité de l'aviation dans le monde, qui aident à définir les priorités de chaque triennat. Elle convient aussi que le Conseil devrait prier instamment les États membres de fournir aux RASG, soit par l'intermédiaire des États ou des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) dont ils sont membres, les renseignements et ressources nécessaires pour publier des rapports régionaux sur la sécurité, qui accroîtront la valeur des analyses mondiales.

31.3 La Commission examine la note A38-WP/36, présentée par le Conseil, qui contient un rapport d'avancement sur l'élaboration de produits de remplacement des hydrocarbures halogénés (halons) utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs d'aviation civile. La note contient une proposition de résolution de l'Assemblée visant à remplacer la Résolution A37-9 — Remplacement des halons, sur la poursuite des progrès en vue de l'élaboration de produits de remplacement viables des halons dans les systèmes d'extinction d'incendie utilisés en aviation civile. Cette résolution invite également les États à déterminer et à surveiller leurs réserves de halons et la qualité des halons, ainsi qu'à informer régulièrement l'OACI de leurs réserves de halons.

31.4 Les États-Unis présentent la note A38-WP/140, qui appuie le projet de résolution présenté dans la note A38-WP/36 et informe la Commission de la création d'un comité de réglementation de l'aviation (RAC) sur le remplacement des halons.

31.5 La note A38-WP/238, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) souligne qu'il importe d'élaborer plus avant et d'établir une date cible réaliste d'introduction d'agents de remplacement des halons pour le système d'incendie des compartiments de fret. L'ICCAIA convient de coordonner une approche collaborative faisant intervenir toutes les parties prenantes afin d'élaborer une recommandation de l'industrie relative à un calendrier de remplacement des halons destinés aux applications de compartiments cargo dans des délais permettant au Conseil de faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée, en 2016, comme le prévoit le projet de Résolution A38-WP/36 amendé par la note A38-WP/238.

31.6 Sur la base du débat, la Commission convient de soumettre la résolution ci-après à l'adoption de la Plénière :

Résolution 31/1 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance des systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs pour la sécurité des vols,

Reconnaissant que les hydrocarbures halogénés (halons) ont été pendant plus de cinquante ans les principaux agents extincteurs utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Considérant que, suite à une entente internationale, la production de halons a cessé parce que leur présence dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone et aux changements climatiques,

Reconnaissant qu'il faut faire davantage en raison de la diminution des réserves disponibles de halons et de l'incertitude les concernant et que la communauté environnementale continue de s'inquiéter du fait que l'on n'a pas mis au point de produits de remplacement des halons pour tous les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Reconnaissant que les spécifications de performances minimales pour chaque application de halons ont déjà été élaborées par le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

Reconnaissant qu'il existe des exigences strictes spécifiques aux aéronefs pour chaque application de halons qui doivent être satisfaites avant qu'un produit de remplacement ne puisse être introduit,

Reconnaissant que l'industrie des constructeurs d'aéronefs a établi des mécanismes pour la participation des parties prenantes à l'élaboration de solutions communes pour le remplacement des halons dans les applications d'extinction des incendies des moteurs [Groupes auxiliaires de puissance (GAP)] et d'un calendrier réaliste pour ce remplacement dans les applications concernant les compartiments de fret,

Reconnaissant que, comme leur production est interdite en vertu d'une entente internationale, les halons sont désormais obtenus exclusivement par récupération, régénération et recyclage et que le recyclage des halons doit donc être rigoureusement contrôlé pour prévenir la possibilité que des halons contaminés ne soient fournis à l'industrie aéronautique civile,

Reconnaissant que toute stratégie doit dépendre de produits de remplacement qui ne constituent pas un risque inacceptable pour l'environnement ou la santé, comparativement aux halons qu'ils visent à remplacer,

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret et des moteurs/groupes auxiliaires de puissance, et de poursuivre les travaux visant à améliorer les produits de remplacement des halons utilisés dans les extincteurs portatifs ;

2. *Prie instamment* les États d'établir quelles sont leurs réserves de halons et la qualité des halons et de les contrôler ;

3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, concernant la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;
4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries aux applications moteurs *GAP* et au Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;
5. *Prie instamment* les États d'informer régulièrement l'OACI de leurs réserves de halons et charge le Secrétaire général de rendre compte des résultats au Conseil ;
6. *Charge* le Conseil de soumettre à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un délai pour le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret ;
7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A37-9.

31.7 La Commission examine la note A38-WP/37, présentée par le Conseil, sur l'état de la mise en œuvre des spécifications de compétences en langue anglaise. Vu l'adoption des normes en mars 2003 et les efforts soutenus ainsi que les progrès significatifs réalisés par les États dans la mise en œuvre des spécifications de compétence en langue anglaise, la Commission convient que les États devraient être encouragés à se servir des outils de mise en œuvre élaborés par l'OACI pour les spécifications de compétences en langue anglaise et que le paragraphe prévoyant de la souplesse pour les États qui ne se sont pas conformés aux dispositions pour le 5 mars 2011 n'est plus nécessaire.

31.8 Sur la base du débat, la Commission convient de soumettre la résolution suivante à l'adoption de la plénière :

Résolution A31/2 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

L'Assemblée,

Considérant que, pour empêcher des accidents, l'OACI a introduit des dispositions linguistiques visant à garantir que le personnel de la circulation aérienne et les pilotes sont aptes à assurer et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais, y compris des spécifications en vertu desquelles l'anglais sera disponible, sur demande, à toutes les stations au sol qui assurent des services à des aéroports et sur des routes désignés utilisés par des services aériens internationaux,

Reconnaissant que les dispositions linguistiques renforcent l'exigence d'utiliser les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les situations auxquelles elles s'appliquent,

Reconnaissant que les États contractants ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques,

Reconnaissant que certains États contractants éprouvent des difficultés considérables à mettre en œuvre les spécifications relatives aux compétences linguistiques, y compris en ce qui concerne la mise en place de moyens de formation et de contrôle linguistiques,

Considérant qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à une norme ou procédure internationale a l'obligation d'en notifier immédiatement l'OACI,

Considérant qu'en application de l'alinéa b) de l'article 39 de la Convention, tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions,

Considérant qu'en application de l'article 40 de la Convention, aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre,

1. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;
2. *Charge* le Conseil de continuer d'appuyer les États contractants dans leur mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;
3. *Encourage* les États contractants à faire appel au service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique (AELTS) de l'OACI pour vérifier les outils de test linguistique ;
4. *Invite instamment* les États contractants à utiliser l'aide de formation de l'OACI Spécifications de compétences linguistiques – Échantillons de parole notés ;
5. *Prie instamment* les États contractants de s'aider mutuellement dans la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-10.

31.9 La Commission examine la note A38-WP/69 présentée par l'Iran (République islamique d') et est informée d'incidents récents dans lesquels des systèmes d'aéronef ACAS II (TCRS II) ont émis de faux avis de résolution suite à la transmission d'une altitude incorrecte par d'autres aéronefs, et de l'importance de ce fait étant donné que les systèmes d'évitement des collisions doivent servir de filet de sécurité fiable. La note recommande l'élaboration d'orientations opérationnelles pour traiter de cette question, vue partagée par la Commission technique. Étant donné les incidences budgétaires, la question devrait être renvoyée au Conseil pour examen.

31.10 La Commission examine les notes A38-WP/263 et A38-WP/264 et Rectificatif n° 1, présentées par la Turquie, sur les améliorations des systèmes de surveillance de l'analyse des données de vol et sur la façon dont ils peuvent être utilisés pour justifier les modèles de fatigue bio mathématiques. Ces notes suggèrent que les États membres envisagent de donner des licences au personnel intervenant dans l'analyse des données de vol afin d'arriver à un degré plus élevé de qualité. La Commission prend

note des renseignements présentés et du fait que le *Manuel du programme d'analyse de données de vol* (Doc 10000) nouvellement publié porte sur les besoins nécessaires à l'établissement d'un programme d'analyse de données de vol, y compris l'assurance de la qualité et la formation.

31.11 La Commission examine la note A38-WP/99, présentée par les États-Unis, sur les dispositifs de retenues pour enfants. Cette note recommande l'établissement de pratiques recommandées encourageant les exploitants aériens à utiliser des dispositifs correspondant à la taille et au poids de chaque enfant. Elle préconise également l'adoption de recommandations et d'orientations sur l'utilisation de différents types de dispositifs et des travaux futurs de recherche et de conception sur ces dispositifs. La note A38-WP/287, présentée par l'ITF, porte également sur ces dispositifs. Elle recommande l'élaboration d'orientations concernant des règlements relatifs aux dispositifs de retenues pour enfants et l'élimination des exemptions pour enfants en bas âge qui peuvent actuellement voyager sur les genoux d'un adulte. Elle préconise également l'adoption d'orientation sur l'identification et l'utilisation de ces dispositifs.

31.12 Vu le débat, la Commission convient qu'il est nécessaire d'élaborer des dispositions harmonisées portant sur les dispositifs de retenues pour enfants et qu'il faudrait demander au Conseil d'élaborer des dispositions appropriées portant sur cette question, compte tenu des incidences budgétaires.

31.13 La Commission examine la note A38-WP/145, présentée par les États Unis sur la recherche de substances causant problèmes chez les membres d'équipage de conduite à la suite d'un accident. Cette note indique que, si une pratique recommandée de l'OACI mentionne déjà l'exécution de ces tests suite à un accident, l'absence d'une approche commune à ce genre de test pourrait se traduire dans certains États par l'impossibilité de déterminer convenablement si des substances posant problème étaient présentes ou si elles ont été à l'origine d'une défaillance.

31.14 La note demande que l'OACI passe en revue les SARP et éléments indicatifs actuels pour déterminer si une norme spécifique s'impose, en vue de promouvoir l'exécution rapide de tests auprès des membres d'équipage de conduite après un accident d'aviation, et qu'un rapport sur la question soit présenté à la 39^e session de l'Assemblée.

31.15 La Commission reconnaît que l'exécution de tests après un accident en vue de déterminer si des substances causant problème étaient présentes est une question très délicate qui fait intervenir des lois nationales et l'accès à des renseignements personnels. Elle convient cependant que le Conseil devrait examiner cette proposition plus avant sur la base des vues exprimées.

31.16 La Commission examine la note A38-WP/220, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) qui propose que l'OACI tienne une réunion à l'échelon Division tous les cinq ans avec pour objectif principal d'assurer une coordination efficace des activités régionales et mondiales liées aux enquêtes sur les accidents. La Commission note que plusieurs manuels de l'OACI en vigueur aident les États à s'occuper de beaucoup des considérations énumérées dans la note A38-WP/220, à savoir le *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) ; le *Manuel de politiques et procédures d'enquêtes sur les accidents et les incidents* (Doc 9962), et le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents et incidents* (Doc 9946). En outre, des Ateliers AIG sont tenus régulièrement conjointement et en coordination avec les États et les Bureaux régionaux de l'OACI.

31.17 Tout en reconnaissant l'importance des points soulevés dans la note A38-WP/220, la Commission note que les réunions à l'échelon Division exigent d'importantes ressources, et qu'on les organise lorsqu'un nombre important de SARP sont nécessaires qu'« il s'agit de traiter un grand nombre de questions de portée mondiale, mais limitées à un seul, ou quelques domaines précis de la navigation aérienne », comme l'indiquent les *Instructions et Règlements intérieurs pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143). Toutefois, il est également reconnu, et convenu, qu'il serait utile d'organiser des réunions AIG supplémentaires semblables aux forum internationaux d'enquêtes sur les accidents tenus par Singapour en 2010 et 2013. Ces réunions serviraient à mettre en commun les leçons tirées et les meilleures pratiques suivies dans les enquêtes.

31.18 Tenant dûment compte de ce qui précède et sur la base des incidences financières de la tenue périodique des réunions AIG à l'échelon Division, la Commission convient que la question appelle un complément d'étude et, vu les incidences budgétaires, qu'elle devrait être renvoyée au Conseil pour examen.

31.19 La Commission examine la note A38-WP/72, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ainsi que d'EUROCONTROL. La Commission est informée des nombreuses difficultés que rencontrent les services d'enquêtes lors d'enquêtes de grande ampleur sur les accidents et incidents graves survenus à de grands aéronefs, difficultés qui sont considérées comme étant principalement dues à la mauvaise application par certains États de certaines dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. La qualité des enquêtes s'en ressent, ce qui a une incidence négative sur la sécurité. La Commission note que les ressources limitées et/ou priorités différentes de certains États peuvent mener à ce qu'une enquête sur un incident grave ne soit pas menée comme il se doit.

31.20 La note propose plusieurs mesures visant à améliorer la qualité des enquêtes. Les questions concernant la « protection des renseignements sur la sécurité » sont exclues puisqu'elles sont déjà inscrites aux travaux de l'équipe spéciale de l'OACI sur la protection des renseignements sur la sécurité.

31.21 La Commission approuve l'intention des recommandations figurant dans la note A38-WP/72, notant que la plupart d'entre elles sont déjà prises en compte dans l'Annexe 13 ou sont actuellement en cours d'élaboration. Néanmoins, il est reconnu que les difficultés de certaines enquêtes pourraient venir d'une application incorrecte des dispositions pertinentes de l'Annexe 13 dans certains États et que les audits de l'OACI dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) seraient un moyen approprié de remédier à ces défaillances.

31.22 En ce qui concerne l'élaboration d'éléments indicatifs sur la mise en place de protocoles ou d'accords entre les autorités chargées des enquêtes sur les accidents et les autorités judiciaires, la Commission convient que le Conseil devrait examiner cette proposition dans le contexte où des fonds deviennent disponibles. La Commission convient également que le Conseil devrait envisager d'élever la recommandation 5.4.3 de l'Annexe 13 au rang de Norme afin d'aider davantage les Autorités nationales chargées des enquêtes sur les accidents à obtenir un accès non limitatif à tous les éléments de preuve pendant les enquêtes.

31.23 La Commission convient que lorsque l'État d'occurrence décide de ne pas procéder à une enquête sur un incident grave, le pouvoir d'enquêter devrait être délégué, d'un commun accord et par consentement mutuel, à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO). Les États qui ont un intérêt particulier dans l'enquête comprennent l'État de l'exploitant et l'État de construction. La Commission note qu'une telle délégation peut intervenir, mais que les États seraient encore tenus de s'acquitter de leurs responsabilités souveraines de l'enquête au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

31.24 La Commission convient en outre que le Conseil devrait demander instamment aux États : de veiller à ce que leur service d'enquête sur les accidents soit fonctionnellement indépendant de toute entité dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec ses propres intérêts ou compromettre l'objectivité avec laquelle il remplit sa mission; et d'élaborer des accords de coopération entre leurs services d'enquête sur les accidents, soit bilatéraux soit régionaux, y compris le soutien à la diffusion des rapports finaux des accidents et incidents ayant fait l'objet d'une enquête, ainsi qu'à leur publication électronique en anglais.

31.25 La Commission examine la note A38-WP/285, présentée par les États membres du système caribéen de supervision de la sécurité et de la sûreté en aviation, [Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)], qui demande que soient élaborées des normes internationales pour la formation des pilotes, portant sur l'aérodynamique à haute altitude et le pilotage des aéronefs à haute altitude dans l'Annexe 1 — *Licence du personnel* et l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I – *Aviation de transport commercial international – Avions*, Partie II – *Aviation générale internationale – Avions* et Partie III – *Vols internationaux d'hélicoptères*, avec inclusion de spécifications sur la formation au pilotage des aéronefs en cas de perte d'indications anémométriques en vol dans l'Annexe 1 et l'annexe 6 – Parties I, II et III.

31.26 La Commission note que les dispositions proposées en matière de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement pour l'Annexe 1, l'Annexe 6, Partie I et les *Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation* (PANS-TRG, Doc 9868), ainsi que les éléments indicatifs correspondants contiennent déjà des éléments de formation en la matière, et notamment sur les décrochages à haute altitude et les dysfonctionnements de systèmes/défaillances d'instruments (y compris la perte des indications anémométriques).

31.27 La Commission examine la note A38-WP/189, présentée par le Comité aéronautique Inter-États (CAI), qui fait valoir la nécessité d'atténuer les événements de perte de contrôle en vol (LOC-I) par une conscience de l'angle d'incidence afin d'améliorer l'aptitude d'un pilote à reconnaître un décrochage et à opérer un établissement. La note suggère que soient élaborées des dispositions relatives à l'installation d'indicateurs de l'angle d'incidence et que les programmes de formation des pilotes traitent de leur utilisation appropriée. La Commission appuie l'élaboration d'éléments indicatifs portant sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement, comme il est expliqué dans les notes A38-WP/38, A38-WP/285 et A38-WP/189. Toutefois, compte tenu des incidences budgétaires, cette question devrait être renvoyée au Conseil pour examen. La Commission prend note de l'importance de la recommandation d'équiper les aéronefs commerciaux avec des indicateurs d'angles d'attaque, comme le recommande la note A38-WP/189. Elle convient que cette proposition appelle des débats approfondis et note que ceux-ci pourraient prendre place au sein du prochain Symposium de l'OACI sur les pertes de contrôle en vol (mai 2014, Montréal).

31.28 La Commission examine les risques supplémentaires et les coûts élevés de mise en œuvre associées à la formation au rétablissement après décrochage à haute altitude et au pilotage en cas de perte des indications anémométriques en vol pour les exploitants soumis aux dispositions de l'Annexe 6, Parties II et III. La Commission convient que cette question soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude, compte tenu des aspects budgétaires.

31.29 La Commission examine la note A38-WP/354, présentée par la Commission latino-américaine de l'aviation civile, qui contient des renseignements sur les progrès de la technologie, qui permettent de disposer de matériel pour téléphone intelligent avec des fonctions d'enregistrement des données de vol fondées sur les données du Système mondial de localisation (GPS) pour les indications de position et de vitesse et plusieurs autres fonctions. L'équipement et les services d'analyse des données de vol sont disponibles à faible coût et sont capables de détecter des événements comme les atterrissages brutaux et les violations de l'espace aérien.

31.30 La Commission est informée que lors d'une consultation avec le Groupe d'experts sur les enregistreurs de vol, au sujet de l'utilisation de ces solutions à faible coût pour l'acquisition et le suivi des données de vol, des préoccupations ont été soulevées quant à la maturité de cette technologie, qui n'est pas certifiée pour utilisation en aéronautique ni résistante à l'impact. En outre, il se pose des problèmes de protection des renseignements sur la sécurité au sujet de l'utilisation inappropriée de ces renseignements.

31.31 La Commission prend note de ces renseignements et est d'avis que la question à l'étude doit encore mûrir avant d'être examinée par les États.

31.32 La Commission examine la note A38-WP/122 et Rectificatifs n^{os} 1 et 2, présentée par le CAI, et demandant au Conseil de l'OACI d'élaborer un code des critères pour la certification des aérodromes. La proposition est appuyée par la plupart des États. Un État note que les dispositions actuelles de l'OACI définissent suffisamment les critères pour la certification des aérodromes et que si de nouveaux critères doivent être élaborés, il est important de veiller à ce qu'ils soient suffisamment souples pour ne pas avoir d'incidences négatives sur les États et les Organisations et les entités de supervision d'une Autorité aéroportuaire. À cet égard, la Commission est informée d'un plan de l'OACI pour élaborer une trousse de mise en œuvre (iKit) qui contiendra des renseignements indicatifs et éléments iKit détaillés sur la question. Un soutien est manifesté en faveur de cette démarche et des offres sont faites de contribuer à la trousse iKit.

31.33 À la lumière de la discussion, la Commission convient que le Conseil devrait lancer des travaux pour examiner cette question, en tenant compte des incidences budgétaires.

31.34 La Commission examine la note A38-WP/245 Révision n^o 1, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) sur les lignes directrices en matière d'instruction et de formation pour permettre aux travailleurs des compagnies aériennes de reconnaître les émanations des systèmes d'alimentation en air des aéronefs et d'y réagir. La note invite l'Assemblée à prendre note des incidences, pour la sécurité des vols, de l'exposition aux vapeurs d'huile qui sont liées au système d'alimentation en air des aéronefs. Elle demande également au Conseil d'élaborer des éléments indicatifs afin d'améliorer l'instruction et la formation des équipages de conduite, de l'équipage de cabine et des techniciens de maintenance en matière d'événements liés à des vapeurs. L'ITF et l'IFALPA offrent de fournir des ressources humaines pour cet effort. La Commission approuve l'intention de la note WP/245. Au sujet de l'élaboration

d'éléments indicatifs, la Commission convient que le Conseil, compte tenu des incidences budgétaires, devrait examiner cette proposition.

31.35 Des notes d'information ont été fournies par les États-Unis (A38-WP/144) ; l'ASECNA (A38-WP/261) et le CAI (A38-WP/123).

Point 32 : Navigation aérienne — Politique

32.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité reconnaît la nécessité d'entériner le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en examinant du même coup des propositions visant à renforcer ce plan et les mises à niveau par blocs (ASBU) du système de l'aviation comme faisant partie intégrante du plan, en utilisant les moyens suivants : mieux exploiter les occasions présentées par la Résolution A37-15 de partager les travaux avec d'autres organisations ; énoncer explicitement le statut des références figurant dans le GNAP et des ressources GANP en ligne ; se mettre d'accord sur un processus formel au moyen duquel le GANP doit être tenu à jour ; élaborer une feuille de route de la normalisation ; prendre des dispositions pour l'examen des priorités et pour des échanges réguliers d'information avec les États et les organisations internationales qui mettent en œuvre des plans majeurs de développement de la gestion du trafic aérien (ATM). Ces propositions ainsi que d'autres font l'objet de plusieurs notes de travail.

32.2 Les notes A38-WP/39, présentée par le Conseil, A38-WP/81, soumise par la Lituanie au nom de l'Union européenne (UE), de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et d'EUROCONTROL et présentée par le Portugal, et A38-WP/135, présentée par les États-Unis, demandent explicitement l'adoption du GANP comme orientation stratégique pour la navigation aérienne mondiale, tandis que les autres notes le demandent implicitement en suggérant des moyens de réaliser les objectifs du GANP tout en les tenant aussi à jour.

32.3 La Commission examine la note A38-WP/79, présentée par la Lituanie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, et prend note du défi que pose la mise en œuvre du GANP, suggérant que l'OACI optimise ses arrangements de travail pour prioriser ses activités afin d'appuyer au mieux le GANP. La note propose aussi un ensemble de priorités. Les méthodes suggérées pour optimiser les arrangements de travail comprennent le meilleur usage possible de l'expertise disponible au sein de l'industrie et d'autres groupes de parties prenantes, en particulier dans les régions, conformément à la Résolution A37-15 de l'Assemblée. Diverses façons de réaliser ces objectifs sont suggérées, y compris l'établissement de petits groupes multidisciplinaires qui élaboreraient des normes et pratiques recommandées (SARP) de haut niveau, les priorités étant établies par l'une ou l'autre instance de normalisation.

32.4 La Commission examine la note A38-WP/81, présentée par la Lituanie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, qui demande à l'OACI d'entreprendre : l'élaboration d'une feuille de route de la normalisation qui tienne également compte des besoins des Blocs 2 et 3 des ASBU en vue de leur inclusion dans la prochaine édition du GANP ; l'établissement d'un processus de maintenance du GANP indiqué à l'Appendice 1 (du GANP) ; l'élaboration d'un inventaire en ligne des normes à l'appui du GANP qui indiquerait aussi leur statut formel et prévoirait un processus pour mettre à jour les descriptions des modules du GANP.

32.5 Ayant examiné la note A38-WP/135, présentée par les États-Unis, la Commission exprime l'avis que des normes critiques doivent être priorisées pour réaliser en temps utile les avantages des ASBU, et offre une proposition d'ensemble de priorités. La note encourage également l'OACI à travailler avec ses bureaux régionaux et ses États membres pour mettre en œuvre les ASBU les plus appropriés pour chaque région.

32.6 La note A38-WP/194, présentée par la Chine, invite l'OACI à appuyer le Plan ATM Asie/Pacifique sans discontinuité ; à donner des orientations et une assistance à la région Asie/Pacifique, en particulier aux pays en développement, pour mettre en œuvre les ASBU ; et à commencer à travailler aux exigences relatives à l'automatisation des systèmes ATM qui sont déjà énoncés dans le Plan ATM Asie/Pacifique sans discontinuité.

32.7 La Commission examine la note A38-WP/274, présentée par le Japon, qui décrit les efforts de modernisation de l'ATM déployés au Japon, connus sous le nom d'actions conjointes pour la réforme des services de circulation aérienne (CARATS), qui sont alignés sur le GANP. Cette note explique l'approche japonaise en matière de CARATS, qui fait intervenir la coordination et la collaboration de toutes les parties prenantes. Elle fait également remarquer que les progrès dépendront de la détermination des mécanismes coûts-avantages pour chaque élément d'un module ASBU, puis de la recherche d'un accord à ce sujet avec les parties prenantes touchées. Pour que cela se fasse efficacement, la note A38-WP/274 prie instamment l'OACI de fournir davantage de renseignements sur les éléments dont se compose chaque module ASBU ainsi que sur la méthode à utiliser pour déterminer les coûts et les avantages et pour suivre les progrès réalisés relativement à chaque élément.

32.8 La Commission note que la plupart des travaux proposés sont déjà en cours ; toutefois, la nécessité d'une feuille de route pour la normalisation comme base du programme de travail de l'OACI est jugée urgente. Certaines des propositions ci-dessus seront renvoyées au Conseil pour complément d'étude dans le cadre de la mise à jour ultérieure du GANP/ASBU, compte tenu des questions budgétaires.

32.9 La Fédération de Russie présente la note A38-WP/218. Appuyée par la Commission, cette note exprime le besoin d'un accord mondial sur les principes, la normalisation et la mise en œuvre harmonisée de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM). La Commission est informée qu'il y a déjà eu des débats au sein de l'OACI sur l'établissement d'un groupe d'experts SWIM qui pourrait être chargé de cette tâche. En conséquence, elle convient de renvoyer la recommandation énoncée dans la note A38-WP/218 au Conseil pour complément d'étude.

32.10 La Commission examine et appuie la note A38-WP/278, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI) et la note A38-WP/283, présentée par la Fédération de Russie. Ces deux notes proposent l'élaboration et la normalisation d'un système de sécurité en cas de turbulence de sillage (WVSS), expliquant les avantages et les éléments de base d'un tel système. La Recommandation 2/4 d'AN-Conf/12 porte également sur ce sujet. En outre, la note A38-WP/283 demande d'ajouter un nouveau module au Bloc 1 des ASBU, dont la Commission note qu'il devrait être envisagé pour la prochaine édition du GANP. La Commission convient de transmettre la proposition de WVSS au Conseil en notant que toute décision d'élaborer des SARP sur le WVSS devrait attendre que l'évaluation des incidences économiques, techniques et opérationnelles.

32.11 Examinant la note A38-P/310, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), relative à la navigation fondée sur les performances (PBN) en ce qui concerne la participation des aéroports à la planification des routes PBN, la Commission appuie la recommandation formulée au paragraphe 2.6 et la résolution correspondante de l'Assemblée générale de l'ACI reproduite en appendice à la note. L'OACI tiendra compte des questions relatives à la consultation et la participation des aéroports au stade de la planification de la PBN.

Point 33 : Navigation aérienne — Normalisation

33.1 La Commission examine la note A38-WP/311 présentée par la Fédération de Russie, qui concerne l'utilisation de constellations multiples du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour la navigation aérienne. La note contient des propositions adressées à l'OACI pour qu'elle élabore un concept pour l'utilisation du GNSS dans une configuration à constellations multiples et une politique d'application d'une telle configuration. La Commission est informée que le groupe technique compétent de l'OACI s'occupe déjà des questions liées à l'introduction de la navigation fondée sur de multiples constellations du GNSS.

33.2 La Commission examine la note A38-WP/127 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui traite de la question des mandats des équipages ou de l'utilisation de constellations ou de systèmes de renforcement spécifiques du GNSS. La note demande aux États de s'abstenir de délivrer des mandats pour utiliser des éléments spécifiques du GNSS à des compagnies dont ils ne sont pas l'État de l'exploitant et de permettre à ces compagnies d'utiliser tous éléments GNSS disponibles, à condition que les prescriptions pertinentes de performance de navigation soient respectées.

33.3 La Commission reconnaît que les conclusions de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) concernant l'utilisation de constellations multiples du GNSS, reflétées dans la Recommandation 6.6 de la Conférence, demeurent applicables aux questions soulevées dans les notes A38-WP/127 et A38-WP/311, et cadrent avec l'orientation d'ensemble des deux notes.

33.4 La Commission examine la note A38-WP/208 présentée par la Fédération de Russie qui concerne certains aspects de la mise en œuvre du GNSS. En particulier, la note en appelle à l'OACI pour qu'elle élabore des orientations supplémentaires afin d'aider les États dans l'évaluation de la précision, de l'intégrité, de la continuité et de la disponibilité du GNSS, et elle propose que les spécifications existantes de l'Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques concernant l'enregistrement et la conservation des données du GNSS, actuellement présentées sous forme de pratiques recommandées, soient élevées au rang de normes. La Commission convient que cette question nécessite un complément d'étude et qu'elle devrait être renvoyée au Conseil pour complément d'examen, en tenant compte des incidences budgétaires.

33.5 La Commission examine la note A38-WP/266 présentée par les Émirats arabes unis qui traite de plans de mise en œuvre des communications de données interservices dans la région MID. Les questions soulevées dans la note laissent entendre qu'il faut s'occuper des besoins à moyen et à long termes en matière de communications de données interservices. La Commission convient que la question devrait être renvoyée au Conseil de l'OACI pour complément d'examen.

33.6 Des notes d'information sont présentées par la Chine (A38-WP/193) et par la Fédération de Russie (A38-WP/207).

33.7 La Commission examine la note A38-WP/336 présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) qui demande de mettre au point un mécanisme de prise de décision en collaboration pour les aéroports (A-CDM) en vue d'une plus grande efficacité, et invite l'Assemblée à appuyer la Recommandation 2/1, alinéa f) de l'AN-Conf/12 et la Résolution 1 de l'Assemblée générale de l'ACI (juin 2013). La note prie instamment les États d'appuyer la promotion conjointe de l'A-CDM par

l'OACI, l'ACI, la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et l'IATA, ainsi que les mises en œuvre et les essais appuyés conjointement. La Commission convient que la question devrait être renvoyée au Conseil de l'OACI pour complément d'examen.

— FIN —