



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### RECOMMANDATIONS VISANT À ACTUALISER LA RÉOLUTION A37-15

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Conformément à la Résolution A15-9, l'Assemblée doit adopter à sa 38<sup>e</sup> session un exposé récapitulatif révisé de la politique permanente dans le domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de cette session.

Le Conseil a examiné l'exposé récapitulatif existant joint à la Résolution A37-15 et recommande d'amender la Résolution A37-15 comme il est indiqué dans l'Appendice A à la présente note.

Pour faciliter la tâche de l'Assemblée, le Conseil recommande la procédure indiquée en Appendice B à la présente note pour l'élaboration de l'exposé récapitulatif actualisé.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à examiner les modifications proposées et à adopter la résolution sur l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne (voir Appendice A), en vue d'annuler et de remplacer la Résolution A37-15 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail favorise l'avancement des Objectifs stratégiques sur la sécurité, la protection de l'environnement et le développement durable du transport aérien en actualisant et en renforçant le cadre de politique pour les activités de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne en rapport avec le système mondial ATM et les systèmes CNS/ATM.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées par la présente note seront entreprises dans la mesure où des ressources seront disponibles dans le budget du Programme ordinaire 2014-2016 et/ou si des contributions extrabudgétaires sont offertes.
<i>Références :</i>	Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010). A38-WP/48 : <i>Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), et notification des différences.</i>

## 1. EXAMEN DES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS ACTUELS

1.1 Tenant compte des recommandations de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a examiné les exposés récapitulatifs existants de la Résolution A37-15, Appendice A de la présente note, pour déterminer s'il convenait de recommander à l'Assemblée d'y apporter des amendements. Selon la méthode appliquée auparavant, cet examen était fondé sur les amendements des types suivants :

- a) amendements nécessaires pour préciser l'objectif de la politique et des règles pratiques actuelles ;
- b) amendements rendus nécessaires par l'évolution depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- c) suppression d'éléments de la politique et de règles pratiques dont l'objectif a été réalisé et qui sont devenus inutiles.

1.2 Les amendements à caractère purement rédactionnel (tels que la mise à jour des numéros de résolutions et la correction des erreurs typographiques) seront insérées dans le document final des résolutions en vigueur de l'Assemblée.

1.3 Le Conseil propose de regrouper les Appendices A, D et E de la Résolution A37-15 dans une résolution unique comportant les amendements s'y rattachant. Le regroupement et les amendements ont pour but de souligner l'importance de l'engagement de l'OACI et des États membres de se conformer aux obligations créées par les articles 37 et 38 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'élargir la portée des aspects de la politique permanente de l'OACI ayant trait aux SARP, aux PANS et aux éléments indicatifs techniques de manière à englober toutes les Annexes, les PANS et les textes d'orientation (voir la note A38-WP/48).

1.4 Le Conseil recommande que les appendices à la Résolution A37-15 soient amendés comme il est indiqué dans l'Appendice A de la présente note de travail.

## 2. RÉVISION DES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS AVANT LA FIN DE LA 38<sup>e</sup> SESSION

2.1 Les exposés récapitulatifs révisés des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant de la navigation aérienne à adopter devraient être à jour à la fin de la 38<sup>e</sup> session et donc comprendre tous les éléments nouveaux ou révisés de la politique ainsi que des règles pratiques correspondantes qui revêtent un caractère permanent adoptés par l'Assemblée durant la session. Le Conseil recommande que la même méthodologie soit appliquée pour l'actualisation de la Résolution A37-15.

2.2 Afin de faciliter la tâche de l'Assemblée, le Conseil recommande la procédure énoncée en Appendice B pour l'élaboration des exposés récapitulatifs révisés. Cette méthode est fondée sur l'expérience que l'Assemblée a acquise en élaborant les exposés récapitulatifs précédents.

2.3 Par le passé, la Commission technique a connu des difficultés dans l'examen des propositions d'amendements de fond de l'exposé récapitulatif existant lorsque ces propositions n'étaient pas présentées dans des notes soumises d'avance à la session de l'Assemblée. Aussi est-il demandé aux États qui souhaitent proposer des amendements de fond des exposés récapitulatifs de la Résolution A37-15 de les

documenter, dans une note de travail de l'Assemblée, avant la 38<sup>e</sup> session afin que les délégués de la Commission technique puissent se préparer à leur examen.

### 3. **PRINCIPES RECOMMANDÉS POUR LES TRAVAUX SUR CETTE QUESTION**

3.1 À la lumière de l'expérience acquise, l'Assemblée pourra appliquer les principes suivants :

- a) une politique ou règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considérée comme une politique ou règle pratique permanente ;
- b) 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.

-----

## APPENDICE A

### PROJET DE RÉSOLUTION À ADOPTER À LA 38<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

#### **Résolution ~~A37-15~~ A34-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que, par sa Résolution ~~A36-13~~ 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 ~~36~~ 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 ~~A36-13~~ A37-15, (Appendices A à W) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa ~~37~~ 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'~~Organisation~~ l'OACI et des règles pratiques associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la ~~37~~ 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 ~~A36-13~~ A37-15 et ses Appendices A à ~~W~~, à l'exception des Appendices A, D et E qui sont remplacés par la nouvelle Résolution A38-XX.

## APPENDICE A

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

- a) *Norme* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention ; en cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l'article 38 de la Convention ;
- b) *Pratique recommandée* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention ;

*Décide :*

1. — que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à disposer notamment d'une base solide pour la planification régionale et la mise en œuvre des installations et des services ;
2. — que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;
3. — que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité. Des spécifications techniques de soutien seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible, dès qu'elles auront été élaborées par l'OACI ;

4. — que, dans l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;

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

6. — que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande ;

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

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

### **Règles pratiques**

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

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

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

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

**Justification :** La résolution indépendante A38-XX (voir A38-WP/48) est proposée à l'Assemblée dans le but de mettre l'accent sur l'importance de l'engagement de l'OACI et des États membres de se conformer aux obligations créées par les articles 37 et 38 de la Convention et d'élargir la portée de la politique permanente de l'OACI ayant trait aux SARP, aux PANS et aux éléments indicatifs techniques, afin d'englober toutes les Annexes, les PANS et les éléments indicatifs techniques.

## APPENDICE B 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'Organisation 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'Organisation 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 C 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'Organisation l'OACI,

*Décide :*

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués instituera des groupes d'experts lorsqu'il 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 de la Commission de navigation aérienne fera l'objet d'un examen périodique et qu'ils seront dissous dès que la tâche les activités qui leur a ont été assignées aura auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence pendant plus de quatre années que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
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 D

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide :*

- ~~1. — que les États contractants seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures ;~~
- ~~2. — que les différences entre les règlements et pratiques des États contractants et les normes, pratiques recommandées et procédures feront l'objet d'une surveillance par le Conseil ayant pour but d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne ou qui sont incompatibles avec l'objet des normes internationales ;~~
- ~~3. — que le Conseil analysera la cause fondamentale de la non application des normes et prendra les mesures appropriées.~~

### **Règles pratiques**

- ~~1. — En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont il dispose, y compris les ressources du siège, des bureaux régionaux de l'OACI et du Programme des Nations Unies pour le développement.~~
- ~~2. — Les États contractants devraient poursuivre et, s'il y a lieu, intensifier leurs efforts en vue d'appliquer, dans leurs installations d'exploitation, des pratiques et des procédures conformes aux dispositions des SARP et des PANS en vigueur. À cet égard, les États contractants devraient envisager la possibilité de modifier le processus interne par lequel ils donnent effet aux dispositions des SARP et des PANS, lorsqu'une telle modification serait de nature à hâter ou à simplifier ce processus, ou à le rendre plus efficace.~~
- ~~3. — Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État contractant se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont~~

différentes, de nature ou en principe. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être publiées promptement dans des Suppléments aux Annexes correspondantes. Les États contractants devraient aussi être priés de diffuser dans leurs publications d'information aéronautique toutes différences importantes par rapport aux SARP et aux PANS.

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

**Justification :** La résolution indépendante A38-XX (voir A38-WP/48) est proposée à l'Assemblée dans le but de mettre l'accent sur l'importance de l'engagement de l'OACI et des États membres de se conformer aux obligations créées par les articles 37 et 38 de la Convention et d'élargir la portée de la politique permanente de l'OACI ayant trait aux SARP, aux PANS et aux éléments indicatifs techniques, afin d'englober toutes les Annexes, les PANS et les éléments indicatifs techniques.

## APPENDICE E

### Manuels et circulaires techniques de l'OACI

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

### Règles pratiques

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

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

**Justification :** La résolution indépendante A38-XX (voir A38-WP/48) est proposée à l'Assemblée dans le but de mettre l'accent sur l'importance de l'engagement de l'OACI et des États membres de se conformer aux obligations créées par les articles 37 et 38 de la Convention et d'élargir la portée de la politique permanente de l'OACI ayant trait aux SARP, aux PANS et aux éléments indicatifs techniques, afin d'englober toutes les Annexes, les PANS et les éléments indicatifs techniques.

**APPENDICE F****Unités de mesure**

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide :*

1. — que les États contractants seront encouragés à rendre dès que possible leurs règlements et usages nationaux conformes aux dispositions de l'Annexe 5 ;
2. — que, dans toutes les publications de navigation aérienne de l'OACI, les unités de mesure utilisées seront les unités spécifiées dans l'Annexe 5 chaque fois que les unités appropriées y figureront.

<p><b>Justification :</b> 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. Les unités de mesure sont traitées dans l'Annexe 5.</p>
--

## APPENDICE G 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 ~~au personnel navigant~~ aux équipages de conduite considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou ~~de personnel navigant~~ 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 classes 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 types, classes ou catégories particulières d'aéronefs ou classes de personnel navigant d'équipages de conduite, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

**APPENDICE H D****Personnel Formation aéronautique qualifié et compétent**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre adéquate et le fonctionnement satisfaisant des installations et services au sol, des SARP et des PANS sont subordonnés à l'obtention d'une haute qualité des qualifications et compétences dans la formation du personnel 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 bien-qualifié pour appuyer le système existant et futur du transport aérien,

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

*Considérant* que les séminaires de formation activités pédagogiques tenus par l'Organisation 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 ~~devront recevoir des encouragements et une assistance en vue de maintenir~~ à réaliser et à maintenir une haute qualité dans la formation la compétence du personnel aéronautique, en particulier du personnel affecté à la mise en œuvre et à l'utilisation des services et installations destinés à la navigation aérienne internationale 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 de l'enseignement en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États contractants ;
  - b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité est donnée à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté 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.
  - e) ~~il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation le développement du personnel aéronautique qualifié, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante de compétences risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;~~



- d) ~~L'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation ;~~
3. ~~L'Organisation~~ L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement mais devrait encourager et conseiller les exploitants de ces centres ;
4. Les États contractants se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

\* Assistance fournie par l'OACI au titre du Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres programmes régis par

### Règle pratique

1. ~~Par l'élaboration de spécifications et d'éléments indicatifs, l'organisation de séminaires de formation d'interventions pédagogiques comprenant des cours et des séminaires/ateliers de formation, ainsi que la fourniture directe d'avis et de consultations, 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) ~~à uniformiser autant que possible les programmes et les méthodes d'enseignement ainsi que les cours, et à établir mettre en œuvre des procédures appropriées pour les épreuves, la certification et la délivrance des licences ;~~
- b) ~~assurer des niveaux de compétence conformes aux normes internationales ;~~
- 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.
- c) ~~à utiliser les critères énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin de réaliser une uniformité plus grande dans les pratiques et les procédures d'exploitation.~~
2. ~~Une attention permanente devrait être accordée à la création de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.~~
3. ~~Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :~~
- a) ~~de programmes d'enseignement en cours d'emploi, notamment sur la familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;~~
- b) ~~de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.~~

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

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

**Justification :** Le but de la proposition est d'actualiser la Résolution A37-15 de l'Assemblée pour se centrer sur le résultat de la formation du personnel aéronautique (activités pédagogiques qui mènent à l'acquisition de compétences) plutôt que sur la fourniture de la formation. Les compétences peuvent être atteintes au moyen d'une foule d'activités pédagogiques, notamment la formation, des outils basés sur le web, des séminaires, des ateliers, etc. En se centrant sur les activités pédagogiques nécessaires pour atteindre les compétences plutôt que sur les moyens d'y parvenir, des solutions plus efficaces et efficaces peuvent être cernées et mises en œuvre.

## APPENDICE I

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

~~L'Assemblée,~~

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

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

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

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

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

**Justification :** 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. Cet Appendice est remplacé par le *Plan mondial de navigation aérienne révisé* (4<sup>e</sup> édition).

**APPENDICE J 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 la planification des installations et services devrait appuyer une approche de la planification fondée sur les performances,~~ *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'Organisation 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. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre les effets de l'évolution des besoins sur les plans régionaux afin de déterminer en temps utile s'il est nécessaire de réviser ces plans.~~

3.2. 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.

4.3. 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.

5.4. Le Conseil devrait veiller à ce qu'une base de données électronique que des plans régionaux fondés sur le web soient élaborés soit mise en place, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.

6.5. 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.

<b>Justification :</b> Actualisé afin de tenir compte des pratiques actuelles.
--

## APPENDICE K 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'Organisation 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'Organisation 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 L****Mise en application des plans régionaux**

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide :*

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

**Règles pratiques**

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



5. — Le Conseil devrait faire en sorte qu'il y ait un examen périodique des problèmes préoccupants qui se posent aux usagers du fait du défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne, et, le cas échéant, que des mesures soient prises pour faciliter la solution de ces problèmes aussi rapidement que possible.

**Justification :** 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. Le présent Appendice est incorporé à l'Appendice E (précédemment Appendice J), qui est actualisé pour refléter la pratique courante.

## APPENDICE M 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 délégrant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur 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 délégrant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;
5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

---

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

et déclare en outre :

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

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

### Règles pratiques

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

23. 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.

**Justification** : L'incorporation de portions de l'Appendice W dans l'Appendice M, associée à la suppression de certaines phrases, répond à la nécessité d'éviter la répétition, en ce qui concerne la Convention, les SARP et dans les Appendices eux-mêmes, et à la nécessité d'assurer la cohérence et l'exhaustivité de l'Appendice M.

## APPENDICE N 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 aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

3. 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 délégrant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

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

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

*et déclare en outre :*

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

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

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation I'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 O 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 P 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 aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome n'en reste pas moins entière,

*Considérant* que la certification des aérodromes 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 aérodromes, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), n'est pas encore optimal,

*Décide :*

1. que l'Organisation l'OACI devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement et avec le minimum de perturbations pour l'environnement sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ; devraient prendre les mesures nécessaires, notamment l'allocation de ressources adéquates, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris les SGS dans les aérodromes ;
4. que les États devraient veiller à ce que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aérodromes.



5.4. 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.

**Justification :** Sur la base d'une étude, la note A36-WP/14 a révélé qu'il y avait un faible niveau de mise en œuvre de la certification des aéroports, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), parmi les États. Cela a été par la suite corroboré par une analyse des résultats d'audit USOP qui montrent qu'un grand nombre d'États audités n'ont pas encore certifié d'aéroport ou établi de processus de certification des aéroports. Nombre d'États audités n'ont pas veillé à ce que les exploitants d'aéroports mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) dans le cadre de leur processus de certification des aéroports. En conséquence, il s'avère nécessaire de porter les faits ci-dessus à l'attention des États et de les prier instamment de prendre des mesures afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la sécurité et de l'efficacité des aéroports. L'analyse montre que la mise en œuvre effective en ce qui concerne les trois questions du protocole les plus pertinentes concernant la certification des aéroports et le SGS est en moyenne de 41 pour cent à l'échelle mondiale.

## APPENDICE Q

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

*L'Assemblée,*

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

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

*Décide :*

1. — qu'en attendant que l'on puisse disposer de moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les aides radio à la navigation devront être vérifiées au moyen d'essais en vol réguliers ;
2. — que, pour réduire au minimum la nécessité d'essais en vol périodiques, des perfectionnements devront être apportés à l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de vérification et de contrôle au sol, de manière à obtenir le même niveau de garantie des performances que par des essais en vol.

### Règles pratiques

1. — En attendant que l'on puisse mettre au point des moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les États contractants devraient établir leurs propres services de vérification en vol, ou instituer avec d'autres États des services communs, ou encore conclure des accords en vue de faire exécuter les vérifications en vol pour leur compte, avec des États ou des organismes qui disposent des moyens appropriés.
2. — Le Conseil devrait poursuivre ses efforts en vue de coordonner les dispositions prises par les États contractants pour la vérification périodique en vol de leurs aides radio à la navigation.
3. — Le Conseil, en collaboration avec les États contractants qui procèdent à la mise au point et à la fabrication d'aides radio à la navigation, devrait rechercher tous les moyens possibles de perfectionner l'équipement de vérification au sol de manière à réduire au minimum la nécessité de vérifications périodiques en vol.
4. — Le Conseil devrait communiquer à tous les États contractants des renseignements sur les progrès importants réalisés dans le perfectionnement de l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de contrôle et de vérification au sol, dans la mesure où ces progrès contribueront à réduire au minimum la nécessité des vérifications en vol.

**Justification :** 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. La transition aux systèmes satellitaires appelle un régime différent d'essai qui est présenté dans l'Annexe 10 et le *Manuel sur la vérification des aides radio à la navigation* (Doc 8071), Volume 1, *Vérification des systèmes terrestres de radionavigation*. En conséquence, cet appendice est supprimé pour éviter la redondance.

**APPENDICE R 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 S 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'Organisation 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'Organisation 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'Organisation l'OACI,

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

#### Règles pratiques

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

## APPENDICE T 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'Organisation 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 U N

### Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains 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 majeurs d'aviation ou, 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 organisations régionales de supervision de la sécurité 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 majeurs d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

### Règles pratiques

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

2. Les États contractants devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.
3. Les États contractants et les ~~organisations régionales de supervision de la sécurité~~ organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents ~~sont devraient être~~ encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.
4. Les États contractants ~~devraient être~~ 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.

**Justification :** Amendé afin d'en aligner le contexte sur le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI, publié en mars 2011.

## APPENDICE V O

## Sécurité de vol et facteurs 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 facteurs humains sont rattachés aux limites des performances humaines dans le domaine de l'aviation, 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'influence des facteurs humains se manifeste dans la majorité des accidents (environ 70 %) et qu'il demeure donc nécessaire d'adopter des mesures appropriées visant à réduire le nombre des accidents d'aviation,

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

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

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

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. — que les États contractants devraient tenir compte des aspects pertinents des facteurs humains lors de la conception ou de l'homologation de matériel et des procédures d'exploitation, ainsi que lors de la formation ou de la délivrance de licences au personnel ;
2. — que les États contractants devraient être encouragés à s'engager dans une coopération de grande ampleur et dans un échange mutuel d'information sur les problèmes relatifs à l'influence des facteurs humains sur la sécurité des activités d'aviation civile ;



3. — que le Conseil devrait recueillir et analyser l'expérience des États, ainsi qu'élaborer et introduire des éléments OACI appropriés traitant des divers aspects des facteurs humains.

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 efficaces de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité.

**Justification :** Aligné sur la stratégie de mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU).

## APPENDICE W

### Prestation des services de la circulation aérienne

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide :*

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

### Règle pratique

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

**Justification :** 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. L'incorporation de portions de l'Appendice W dans l'Appendice F (précédemment Appendice M), associée à la suppression de certaines phrases, répond à la nécessité d'éviter la répétition, en ce qui concerne la Convention, les SARP et dans les Appendices eux-mêmes, et à la nécessité d'assurer la cohérence et l'exhaustivité de l'Appendice F.

## APPENDICE B

### PROCÉDURE À SUIVRE POUR ÉLABORER L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF RÉVISÉ

Il est proposé d'adopter la procédure ci-après, qui comprend trois étapes :

#### **Étape 1**

Au début de la 38<sup>e</sup> session, la Commission technique examine tous les amendements et ajouts que le Conseil propose d'apporter à l'exposé récapitulatif actuel contenu dans la Résolution A37-15 et ses appendices respectifs, ainsi que les propositions présentées en séance et visant à amender cet exposé. La Résolution A37-15 est reproduite in extenso dans le Doc 9958.

#### **Étape 2**

À mesure qu'avancent les travaux de la Commission technique sur les autres points de l'ordre du jour, toute résolution élaborée par cette commission qui contient des aspects de la politique permanente et des règles pratiques est présentée à l'Assemblée plénière, uniquement pour qu'elle en prenne note au titre du point correspondant de l'ordre du jour, étant entendu que cette résolution sera incorporée, quant au fond, aux exposés récapitulatifs révisés qui seront présentés à l'Assemblée plénière tout à fait à la fin de la session pour adoption.

#### **Étape 3**

Vers la fin de la 38<sup>e</sup> session, lorsque la Commission technique aura achevé ses travaux sur tous les points de l'ordre du jour sauf le point 34, le Secrétariat élaborera un projet de version définitive de l'exposé récapitulatif révisé qui tiendra compte des amendements adoptés en principe à l'étape 1 ainsi que des aspects de la politique permanente et des règles pratiques élaborés à l'étape 2. La Commission technique examinera le projet d'exposé récapitulatif révisé et le soumettra à l'Assemblée plénière pour adoption.