



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

RAPPORTS DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 35, 36, 37 ET 38 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission technique)

Les rapports ci-joints sur les points 35, 36, 37 et 38 de l'ordre du jour ont été approuvés par la Commission technique. La Résolution 37/1 est recommandée à la Plénière pour adoption.

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

Point 35 : Navigation aérienne – Soutien de la mise en œuvre

35.1 La Commission examine la note A38-WP/88, présentée par le Conseil, qui traite des priorités et des cibles régionales pour la navigation aérienne et convient de la nécessité d'hierarchiser la mise en œuvre régionale des améliorations opérationnelles pour la navigation aérienne par le truchement des modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). La Commission demande au Conseil de charger les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) d'établir, pour mai 2014, conformément aux Recommandations 6/1 et 6/12 de la 12^e Conférence de navigation aérienne, des priorités et des cibles pour la navigation aérienne ; d'échanger mutuellement des renseignements sur leurs succès ; de faire appel à des contacts spécialisés est nécessaire, pour traiter de l'harmonisation des plans de navigation aérienne dans les zones adjacentes des PIRG ; et de mettre en place dans chaque région, un mécanisme de coordination entre les PIRG et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pour veiller à la compatibilité de leurs activités et éviter les doubles emplois.

35.2 La Commission note que sur la base du Plan mondial de navigation aérienne révisé (GANP) et du cadre des ASBU, les activités régionales suivantes doivent être menées d'ici la mi-2014, en respectant les exigences mondiales mais en étant flexibles pour tenir compte des variations régionales et en évitant les doubles emplois : révision des plans régionaux de navigation aérienne et des plans connexes de mise en œuvre ; alignement des mandats et des programmes de travail des PIRG ; établissement des priorités, des indicateurs, des métriques et des cibles pour la mise en œuvre régionale ; mesure, surveillance et compte-rendu de la mise en œuvre par le truchement des tableaux de bord régionaux des performances ; et inclusion des résultats régionaux dans le Rapport mondial de navigation aérienne.

35.3 La Commission note que les éléments suivants appuieront la réalisation des activités régionales présentées au paragraphe 3.5.2 : hierarchiser et sélectionner les améliorations opérationnelles et les modules des blocs ASBU ; coopérer et collaborer pour une mise en œuvre régionale efficace et efficiente ; assurer la coordination entre les PIRG et les RASG d'une même région pour obtenir des synergies et éviter les doubles emplois ; et harmoniser et partager les leçons apprises et les meilleures pratiques entre les PIRG des différentes régions.

35.4 La Commission examine la note A38-WP/312, présentée par la Colombie, et note que la Colombie appuie et applique l'approche des améliorations opérationnelles des ASBU et qu'elle a élaboré quinze modules ASBU conformément aux besoins opérationnels. La Commission note les travaux en cours pour élaborer une série d'indicateurs communs afin de permettre un compte-rendu harmonisé et une évaluation des objectifs pour des améliorations opérationnelles.

35.5 La Commission examine la note A38-WP/259, qui avait antérieurement été présentée au titre du Point 30 par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), et prie instamment les États d'appuyer les efforts régionaux entrepris en Amérique du sud pour le développement sûr et ordonné de l'aviation civile par l'établissement d'objectifs pour 2016 dans les domaines de la sécurité opérationnelle et de la navigation aérienne.

35.6 La Commission examine la note A38-WP/355, également présentée par la CLAC, concernant le soutien reçu et la poursuite de ce soutien pour la mise en œuvre d'un système ATM régional, tenant compte du concept opérationnel d'ATM et du soutien technologique correspondant des communications, de la navigation et de la surveillance pour la mise en œuvre du Plan mondial de

navigation aérienne. Dans la note, la CLAC encourage les États et la communauté aéronautique internationale à prendre note du bon modèle utilisé qui a été appuyé par l'OACI.

35.7 La Commission examine la note A38-WP/211, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui présente des propositions visant à étendre les avantages de la recherche et du développement (R&D) aux régions en développement et à promouvoir la coopération et la collaboration, y compris la coordination des activités R&D opérationnelles avec les commissions régionales d'aviation civile.

35.8 La Commission examine la note A38-WP/212, également présentée par la CAFAC, portant sur l'atténuation des vulnérabilités du système mondial de navigation par satellite (GNSS). La note demande à l'OACI, en collaboration avec les parties prenantes intéressées, de se pencher sur la question de mise en œuvre du GNSS dans les régions où il n'existe pas encore de système de renforcement universel.

35.9 La Commission examine la note A38-WP/247 Révision n° 1, présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), et note les progrès réalisés par l'Agence dans la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans la région AFI et félicite l'OACI pour la mise en œuvre d'un Bureau des procédures de vol (FPP) chargé d'assister les États à accélérer la mise en œuvre. Elle reconnaît qu'un FPP ne pourrait réussir que grâce à l'engagement et au soutien des États de la Région, comme cela a également été discuté au titre du point 37.

35.10 La Commission examine la note A38-WP/195, présentée par l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), qui traite de la nécessité pour les PIRG, les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les exploitants d'établir des priorités et des objectifs en harmonie avec le GANP. La Commission prend note de la proposition d'une analyse de besoins et de dépendance (NDA) et d'une proposition relative à la formation dans les questions telles que la NDA, l'élaboration de plans de rentabilité et l'analyse coût-avantage.

35.11 Des notes d'information sont présentées par les États-Unis (A38-WP/146), la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) (A38-WP/233) et la Lituanie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL (A38-WP/282).

35.12 La Commission examine la note A38-WP/162, présentée par Singapour et prie instamment les États de participer activement à la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) dans les régions et de l'appuyer au moyen d'innovations et d'activités de collaboration. La Commission reconnaît également qu'il faut un cadre pour coordonner les efforts de modernisation de l'ATM dans toutes les régions afin d'assurer l'harmonisation et l'interopérabilité mondiales.

35.13 La Commission examine la note A38-WP/253, présentée par l'ASECNA, et note les actions entreprises par l'ASECNA dans le cadre de l'amélioration des communications mobiles aéronautiques utilisant la très haute fréquence déportée (VHF) et d'autres services connexes par l'intermédiaire du terminal à très petite ouverture (VSAT).

35.14 Des notes d'information sont présentées par la Chine (A38-WP/210), l'Inde (A38-WP/341 et A38-WP/344) et l'ASECNA (A38-WP/244).

Point 36 : Navigation aérienne — Problèmes émergents

36.1 La Commission examine la note A38-WP/121, présentée par le Népal, qui demande la publication de normes sur l'approbation de type ou la certification de conception d'équipements des services de la circulation aérienne (ATS), pour leur permettre de se conformer aux principes établis relatifs aux facteurs humains. La Commission est également saisie de la note A38-WP/243 présentée par la République bolivarienne du Venezuela, concernant l'élaboration d'un document d'orientation sur la certification des services de navigation aérienne. La Commission se penche sur les éléments suivants : difficultés d'établir de tels normes et éléments d'orientation en l'absence de précédent ; risque de blocage des innovations et de la concurrence ; nécessité de travaux d'envergure pour l'élaboration de telles normes alors que les ressources sont extrêmement limitées. Bien que l'intention exprimée dans ces deux notes reçoive un certain appui, la Commission constate que les exigences budgétaires ne permettront pas aux travaux de progresser au cours du prochain triennat sans le versement à leur appui de dons importants au Fonds SAFE par un ou plusieurs États.

36.2 La Commission examine la note A38-WP/265, présentée par les Émirats arabes unis, qui recommandent une normalisation plus poussée des échanges de données numériques dans le cadre de la coordination et de l'élaboration par l'OACI des éléments d'orientation et des textes de formation, afin de renforcer l'interopérabilité et l'échange de données aéronautiques.

36.3 La Commission rappelle que l'Amendement n° 37 de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, applicable à compter du 14 novembre 2013, contient des spécifications de performance élargies relatives aux échanges numériques d'informations aéronautiques ; une telle démarche a été suivie pour éviter de contrecarrer la poursuite de l'élaboration du modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM). La Commission note que si l'adoption d'un modèle d'échange particulier a pour objectif de renforcer la normalisation et l'interopérabilité, elle entraîne l'élaboration, la mise en œuvre et la tenue à jour d'une norme technique détaillée. À cet égard, la Commission rappelle la Résolution A37/15, qui recommande que le Conseil de l'OACI encourage 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 et qu'il continue à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques. Ayant examiné les recommandations de renforcer davantage l'harmonisation et l'interopérabilité des échanges numériques d'informations aéronautiques, la Commission en saisit le Conseil de l'OACI pour qu'il en confie l'étude aux groupes d'experts chargés d'établir des normes et des pratiques recommandées (SARP) et des éléments d'orientation en vue de la transition future des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion d'information aéronautique (AIM) et à l'établissement et à la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM).

36.4 Des notes d'information sont présentées par la Chine (A38-WP/190 et WP/192), la République islamique d'Iran (A38-WP/281) et l'ASECNA (A38-WP/241).

36.5 La Commission examine la note A38-WP/337, présentée par la Fédération de Russie, qui contient des renseignements sur le concept de ce pays concernant le recours à des réseaux aéroportés auto-organisables afin de soutenir l'intégration d'aéronefs télé-pilotés dans l'espace aérien civil contrôlé. La Commission prend note des avantages potentiel du concept et de ses liens avec la Recommandation 1/10 de l'AN-Conf/12, concernant les réseaux de données sans fil autoorganisables de surveillance dépendante automatique. La Commission demande que le Conseil de l'OACI étudie la proposition dans le cadre de la prochaine révision du Plan mondial de navigation aérienne.

Point 37 : Progrès concernant la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

37.1 La Commission examine la note A38-WP/67, présentée par le Conseil, qui contient un rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), notamment sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan sous la direction des bureaux régionaux de l'OACI à Dakar (Sénégal) et à Nairobi (Kenya). La Commission appuie la note et, constatant que d'autres efforts sont nécessaires pour remédier aux problèmes graves de sécurité (PGS) et aux carences liées à la sécurité dans la Région AFI, encourage l'OACI et les partenaires de la sécurité de l'aviation à prêter assistance aux États africains pour les aider à résoudre ces carences. La note indique aussi les besoins liés à la poursuite du Plan AFI et à son élargissement pendant le prochain triennat, sur la base des décisions et des cibles adoptées par la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, tenue à Abuja (Nigeria) en juillet 2012, et approuvées par la suite par l'Assemblée des Chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2013.

37.2 Il est rappelé que lors de délibérations au titre du point 35 de l'ordre du jour (Navigation aérienne — Soutien de la mise en œuvre) (WP/247), la Commission a demandé aux États de la Région AFI de fournir d'urgence des ressources humaines et/ou financières pour accélérer l'établissement du Bureau du Programme de procédures de vol (FPP) et faire en sorte qu'il soit pleinement opérationnel. La Commission convient d'incorporer ce point dans le projet de résolution présenté dans la note A38-WP/67.

37.3 La Commission examine la note A38-WP/353, présentée par le Niger, qui souligne l'établissement de l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) en avril 2013. Le but de l'AATO est d'assurer une formation aéronautique normalisée et de qualité supérieure en Afrique en encourageant la coopération entre ses membres et le partage des compétences. La note WP/353 est largement appuyée et la Commission félicite les États africains pour cette initiative unique qui bénéficiera aux professionnels de la sécurité de l'aviation dans la région. Il est noté que le Plan AFI continuera à appuyer l'AATO, notamment par l'intermédiaire de lignes directrices sur l'élaboration d'un plan pour répondre aux besoins actuels de l'Afrique en matière de formation.

37.4 La Commission prend acte que la note A38-WP/213, présentée par les membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), a été présentée au titre du point 27 de l'ordre du jour (Sécurité de l'aviation — Politique).

37.5 Lors de son examen de la note A38-WP/214, présentée par l'Éthiopie au nom de la CAFAC, sur le Programme d'inspection coopératif — Afrique-océan Indien (AFI-CIS), qui vise à créer un pool d'inspecteurs de sécurité de l'aviation en Afrique, la Commission note les progrès, les défis et les avantages du Programme AFI-CIS ainsi que l'assistance qui lui a été apportée. La Commission constate que la CAFAC partage son expérience dans la gestion et la mise en œuvre du programme d'inspection et approuve l'engagement de l'OACI à continuer d'appuyer l'AFI-CIS. La Commission note la mobilisation d'inspecteurs pour l'AFI-CIS par certains États, mais toutes les parties prenantes sont invitées à appuyer ce programme en fournissant des ressources pour la formation des inspecteurs CIS et pour les futures missions réalisés dans le cadre de l'AFI-CIS.

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

Résolution 37/1: Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file pour réduire les graves carences dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement de l'aviation civile internationale et à la poursuite de son développement,

Notant que les mesures prises par l'OACI dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ont commencé à démontrer des avancées positives dans le renforcement de la sécurité de l'aviation sur ce continent,

Notant avec satisfaction les progrès sensibles réalisés par les États africains dans l'amélioration de leur niveau de supervision de la sécurité,

Reconnaissant que la pleine réalisation des objectifs du Plan AFI dépend surtout des efforts fournis par les États africains eux-mêmes,

Reconnaissant que de nombreux États contractants de la Région AFI, malgré leurs efforts, nécessiteront dans un avenir immédiat un soutien technique et/ou financier continu de l'OACI et d'autres parties prenantes pour remplir les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes,

Reconnaissant que de nombreux États africains ne sont pas en mesure, à eux seuls, de soutenir un système national de supervision de la sécurité efficace et viable, et doivent donc être instamment pressés d'établir des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et être soutenus à ce chapitre,

Rappelant la Recommandation 4/5 de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (SP AFI/08 RAN) sur l'établissement d'agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents (RAIA) parallèlement à la mise en place de RSOO, pour faire en sorte que les États soient en mesure de s'acquitter de leurs obligations internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents en collaborant et en partageant des ressources,

Notant que l'OACI, soutient de nombreux États africains dans l'établissement de RSOO et de RAIA,

Notant que la Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique, adoptée durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation tenue à Abuja, en juillet 2012,

Notant que les objectifs en matière de sécurité de l'aviation adoptés durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, tenue à Abuja en juillet 2012 et approuvés par l'Assemblée de l'Union africaine en janvier 2013,

Notant que les Plans d'action de l'OACI élaborés pour certains États contractants serviront de plateforme à la prestation, en coordination avec d'autres parties prenantes, d'une assistance directe à la résolution de leurs problèmes graves de sécurité (PGS) et d'autres carences majeures en matière de sécurité,

Notant que les organismes régionaux créés ou établis dans la Région AFI continueront d'avoir besoin d'un appui de l'OACI pour l'avenir proche et jusqu'à ce qu'ils soient solidement établis et en mesure de subvenir à leurs propres besoins,

Reconnaissant l'avantage qu'il y a à continuer de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes prêtant assistance aux États de la région AFI,

Reconnaissant que l'OACI aura besoin de ressources supplémentaires pour fournir avec succès le soutien qu'elle apporte aux États de la Région AFI,

Notant que des bureaux régionaux forts seraient un catalyseur positif pour le renforcement de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI,

1. *Salue* les efforts considérables déployés par les États africains et les organisations régionales pour renforcer la sécurité de l'aviation ;
2. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI d'accepter les Plans d'action de l'OACI, de s'engager à satisfaire aux objectifs énoncés dans les Plans d'action, en remédiant aux carences majeures liées à la sécurité, notamment les problèmes graves de sécurité (PSG) ;
3. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de s'engager à établir des RSOO et des RAIA, lorsque c'est nécessaire, d'accélérer l'établissement de ces organismes et de renforcer la coopération dans toute la région pour faire un usage optimal des ressources disponibles ;
4. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de s'abstenir d'adhérer à plus d'une RSOO afin d'éviter le chevauchement des services ;
5. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de veiller à la mise en œuvre des recommandations des réunions du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique (RASG-AFI) ;
6. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs d'appuyer la mise en œuvre des activités prioritaires identifiées par l'APIRG et le RASG-AFI ;
7. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs à faire des contributions, en espèces et en nature, pour la mise en œuvre du Plan AFI et *charge* le Conseil de reconnaître toutes ces contributions ;
8. *Prie instamment* les États africains, l'OACI et la CAFAC de remédier conjointement aux carences constatées en matière de sécurité ;
9. *Charge* le Conseil de suivre la réalisation des objectifs en matière de sécurité de l'aviation établies par la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation tenue à Abuja en juillet 2012 ;
10. *Charge* le Conseil de veiller au maintien du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant spécifiquement à mettre en œuvre des projets prioritaires pour réaliser une amélioration durable de la sécurité aérienne dans la Région AFI et d'affecter des ressources en conséquence aux bureaux régionaux compétents ;

11. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la Région AFI pendant tout le triennat et de rendre compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'avancement réalisé ;
12. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI d'appuyer l'établissement du Bureau du Programme de procédures de vol (FPP) en détachant du personnel et en fournissant une assistance financière avec toute la célérité requise pour accélérer la mise en œuvre de la PBN dans la région ;
13. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-7.

Point 38 : Autres questions à examiner par la Commission technique

38.1 La Commission examine la note A38-WP/38 présentée par le Conseil qui fournit un résumé des travaux entrepris depuis la 37^e session de l'Assemblée dans le domaine de la désinsectisation non chimique des cabines d'aéronefs et des postes de pilotage pour les vols internationaux, et elle note que l'utilisation de méthodes de désinsectisation non chimique est encore au stade de développement. La Commission convient que tout fait nouveau devrait être partagé avec l'OACI et, le cas échéant, avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La Commission appuie la poursuite des travaux sur la désinsectisation non chimique mais note aussi que les désinsectisants chimiques, lorsqu'ils sont utilisés conformément aux instructions et orientations de l'OMS, sont généralement considérés comme sûrs et efficaces et continueront d'être utilisés. Néanmoins, il existe des préoccupations concernant l'effet sur la santé des passagers et des membres d'équipage. La Commission est informée que le rideau d'air, qui demeure une solution possible, n'est prévu que pour une utilisation aux portes d'entrée des passagers et que l'on propose des filets pour les autres portes. De prometteuses recherches pour l'utilisation des rideaux d'air et des filets sont en cours. La Commission convient aussi que l'OACI devrait demander à l'OMS d'inclure cette question des méthodes de désinsectisation non chimique au programme de travail de son groupe consultatif sur le contrôle des vecteurs, récemment institué.

38.2 Examinant la note A38-WP/225 présentée par l'Indonésie qui traite des activités de renforcement des capacités pour le développement des ressources humaines en aviation réalisées par le Centre de développement des ressources humaines pour le transport aérien (ATHRDC) du Ministère des transports de l'Indonésie, la Commission note les progrès réalisés par l'Indonésie dans ce domaine. En rapport avec la priorisation des activités de renforcement des capacités en matière de développement des ressources humaines et la facilitation et la coordination de ces activités, la Commission note que ces responsabilités incombent plus aux régions et aux États eux-mêmes.

38.3 Des notes d'information sont présentées par le Népal (WP/139) et par le Comité aéronautique inter-États (WP/224).

38.4 La Commission examine les notes de travail A38-WP/156, 256 et 257 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) qui propose de mettre en place un environnement d'enseignement électronique pour les cours en ligne de l'OACI en vue d'améliorer la sécurité et d'élaborer des lignes directrices pour les programmes de formation au système de gestion de la sécurité (SGS) sous forme de mallettes pédagogiques normalisées (MPN). Reconnaisant l'importance et les avantages des méthodes d'enseignement à distance, la Commission note les progrès réalisés par le Venezuela dans ce domaine. La Commission note aussi que l'OACI élabore actuellement un cours de gestion de la sécurité sous forme mixte (en ligne et en classe) qui sera lancé durant le deuxième trimestre de 2014.

38.5 La Commission examine aussi la note A38-WP/174 présentée par l'Indonésie qui propose que l'OACI introduise au profit des États membres des cours de formation sur les Annexes de l'OACI. Le Secrétaire informe la Commission technique que bien que l'OACI n'assure pas de formation spécifique sur les Annexes, une formation fondée sur ordinateur liée au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité est disponible et traite de tous les éléments critiques (EC) en plus d'offrir certaines orientations pour la mise en œuvre des diverses Annexes.

38.6 La Commission examine la note A38-WP/148 présentée par la République dominicaine qui propose une évaluation après formation, y compris sur les niveaux de performance en emploi, afin de permettre une évaluation des stagiaires dans leur environnement opérationnel. Il est aussi proposé de créer un mécanisme utilisant la méthodologie TRAINAIR PLUS pour collecter des renseignements sur la manière dont les participants appliquent les compétences acquises durant la formation et sur la manière de mesurer le transfert effectif de connaissances, aptitudes et attitudes et leur application en cours d'emploi. La Commission reconnaît l'importance qu'il y a à mesurer l'efficacité de la formation et appuie les recommandations présentées dans la note A38-WP/148. Il est convenu que le Secrétariat coordonnera ses recommandations avec le Comité directeur TRAINAIR PLUS.

38.7 Une note d'information est présentée par la COCESNA (A38-WP/221 et Rectificatif n° 1).

38.8 La Commission examine la note A38-WP/143 présentée par l'Inde qui demande au Conseil d'envisager de revoir les critères des surfaces de limitation d'obstacles (OLS) de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, en tenant compte de la capacité de la navigation et de performance des aéronefs actuels. La Commission convient que le Conseil devrait lancer des travaux sur cette question en faisant intervenir les disciplines techniques nécessaire et en tenant compte des incidences sur les ressources.

38.9 Était également présentée la note A38-WP/153 qui relate l'expérience couronnée de succès de l'Inde dans le domaine des opérations sur piste quasi parallèles et ses travaux sur un modèle mathématique préliminaire élaboré pour utilisation future. La Commission demande au Conseil d'envisager d'élaborer des lignes directrices amendées à insérer dans le *Manuel sur les opérations simultanées sur piste aux instruments parallèles ou quasi parallèles* (Doc 9643), étant entendu que l'on tiendra bien compte des risques.

38.10 La Commission examine la note A38-WP/298 présentée par la République de Corée qui demande à l'OACI de poursuivre les travaux sur les normes relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) par un examen des données sur les accidents et une analyse rapport coûts-avantages. La Commission insiste sur le fait que l'accent devrait être mis non seulement sur les RESA mais aussi sur une approche complète pour la sécurité des pistes, comme le reflète le programme de travail actuel de l'OACI, ce qui inclut d'autres moyens tels que des systèmes d'arrêt et l'évaluation et le compte rendu de l'état des surfaces de piste. Il est aussi noté qu'à certains aéroports du monde, il sera difficile d'élargir les RESA en raison de contraintes urbaines. Notant que la question des RESA est inscrite au programme des travaux de l'OACI pour le prochain triennat, la Commission recommande que les propositions de la République de Corée soient prises en compte, comme il se doit.

38.11 La note A38-WP/302, également présentée par la République de Corée, concernant des mesures visant à éviter les sorties de piste causées par des approches peu stables, propose que des dispositions sur l'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA) et des mesures de formation supplémentaires pour les membres d'équipage soient introduites dans le *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* (Doc 9841). La Commission note les renseignements présentés et conclut que l'Annexe 19, le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) et le *Manuel sur le Programme d'analyse des données de vol* (Doc 10000) nouvellement publié contiennent des dispositions et des orientations adéquates pour traiter le développement axé sur les données de programme de formation qui tiennent compte d'un processus officiel d'identification et d'atténuation des risques.

38.12 La Commission examine la note A38-WP/151 présentée par l'Indonésie, qui évoque la nécessité pour les États membres de s'assurer qu'ils ont du personnel bien formé pour leurs services de navigation aérienne (ANS). La note contient également une proposition d'élaboration de normes pour les licences du personnel des services d'information aéronautique (AIS), des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) et du personnel chargé de concevoir les procédures de vol dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*. La Commission rappelle que l'OACI a élaboré, en coopération avec l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA), des cadres de compétence pour les ATSEP comme moyens d'encourager une formation de haute qualité et mondialement uniforme. La Commission n'est pas parvenue à un consensus pour décider s'il existait un argument suffisant en terme de sécurité pour justifier l'élaboration de dispositions internationales concernant les licences pour du personnel qui sort du cadre des disciplines existantes couvertes par l'Annexe 1. La Commission note que l'absence de dispositions internationales concernant ces licences n'empêche pas les États ou les régions d'établir leurs propres exigences nationales en matière de certification ou de licences. La Commission convient, si les ressources le permettent, qu'il soit demandé au Conseil de l'OACI de déterminer les arguments en termes de sécurité pour l'élaboration de dispositions internationales sur les licences, au-delà de la portée actuelle des disciplines couvertes dans l'Annexe 1.

38.13 La Commission examine la note A38-WP/252 présentée par les Émirats arabes unis, qui souligne la menace importante que posent les émetteurs lasers pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Il est noté dans le document que la croissance des cas d'utilisation des lasers exige une réponse mondiale afin d'atténuer le risque associé à l'utilisation non réglementée des émetteurs lasers. La Commission note que plusieurs États prennent des mesures pour atténuer les risques que posent les émetteurs lasers et que l'on pourrait faire bien davantage, en particulier dans le domaine des mesures juridiques appropriées à prendre contre les contrevenants en vertu de la législation pénale applicable. Néanmoins, si des questions supplémentaires doivent être traitées par l'OACI, la Commission convient que la tâche devrait être renvoyée au Conseil pour plus ample examen, sous réserve des considérations budgétaires. À cet égard, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) offre son assistance en matière de ressources.

38.14 La Commission examine la note A38-WP/359 présentée par le Japon, qui décrit l'utilisation d'un système de gestion de crise et d'un équipement d'urgence pour le contrôle de la circulation aérienne dans le cadre de la préparation aux catastrophes naturelles comme le récent tsunami causé par le tremblement de terre au Japon en 2011. La note invite l'Assemblée à encourager les États à partager leurs meilleures pratiques de gestion des crises ; à prendre note de l'importance et de la nécessité de mesures proactives face aux événements, et notamment aux catastrophes naturelles ; et à étudier leur cadre d'intervention d'urgence et à préparer leur matériel d'urgence pour l'ATC.

38.15 La note A38-WP/325 présentée par la République de Corée, porte essentiellement sur les dispositions relatives au plan d'urgence contenu dans plusieurs Annexes de l'OACI. La note invite l'OACI à envisager d'élaborer des éléments indicatifs complets pour la mise en place appropriée de plans nationaux d'intervention d'urgence (ERP) reliant toutes les annexes pertinentes, par opposition à des dispositions distinctes concernant les interventions d'urgence pour les prestataires de services.

38.16 La Commission examine la note A38-WP/149 présentée par l'Indonésie, qui fournit des renseignements sur l'amélioration des moyens nationaux de gestion de l'évacuation des personnes et de l'afflux d'aide humanitaire à la suite d'une catastrophe survenant dans des zones à risques. La note

souligne l'utilisation des aéroports susceptibles de jouer un rôle en cas de catastrophe dans le programme GARD (Get Airport Ready for Disaster) et demande que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur les procédures opérationnelles relatives aux aéroports dans les zones à risques.

38.17 En ce qui concerne les notes A38-WP/359, A38-WP325 et A38-WP/149, et compte tenu du soutien considérable des États quant à la nécessité de faire avancer les travaux sur différents aspects des interventions d'urgence, la Commission convient que le Conseil devrait lancer des travaux pour examiner plus avant ces questions, compte tenu des besoins en ressources.

38.18 La Commission examine la note A38-WP/132 et la note A38-WP/364 présentées par le Canada, qui présentent un concept de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) avec réception basée dans l'espace, qui fait appel à deux technologies éprouvées (satellites et ADS-B) pour permettre une couverture mondiale de la surveillance par les services de la circulation aérienne (ATS). Le concept permettrait d'accroître la sécurité et de contribuer nettement à une gestion plus efficace de l'espace aérien, à des vols à altitude optimale, à des itinéraires préférés et à une réduction de carburant dans les régions éloignées où la surveillance au sol n'est pas possible ou pratique. La Commission note que l'ADS-B-réception dans l'espace a fait l'objet de la Recommandation 1/9 de AN-Conf/12, et que le concept sera inclus dans le GANP bien que, comme il a été indiqué, il y ait une mention de l'ADS-B-réception basée dans l'espace dans la quatrième édition du GANP. La Commission convient que l'examen de l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs OACI devrait être renvoyé au Conseil, notant que ces travaux devraient être, dans la mesure possible, fondés sur les performances.

38.19 La Commission examine la note A38-WP/326 présentée par la République de Corée, relative à la coopération civilo-militaire. La note invite l'OACI à envisager d'appuyer des conférences auxquelles on pourrait parler d'exemples de coopération civilo-militaire, en discuter et les partager entre les États membres. Il est rappelé que, comme il est dit dans les recommandations d'AN-Conf/12 et l'exposé récapitulatif des politiques permanentes et pratiques associées de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne, que l'OACI a déjà pris des mesures dans les régions pour encourager les États à améliorer la coopération civilo-militaire. La Commission convient que le Conseil devrait étudier plus avant la nécessité d'élaborer des éléments indicatifs sur l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), la conception et l'interopérabilité de l'espace aérien et tenir compte des principes de la prise de décisions en collaboration (CDM) dans le partage de l'information entre les partenaires civils et militaires et l'utilisation de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) afin d'augmenter l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien. Lors de cet examen, le Conseil devra tenir compte des incidences budgétaires.

38.20 Des notes d'information ont été fournies par le Népal (A38-WP/117), l'Inde (A38-WP/346 Révision n° 1), la République de Corée (A38-WP/308) et la Mongolie (A38-WP/324).
