

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)

ADDITIF AU PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Secrétariat)

Ajouter les nouveaux paragraphes ci-après, après le paragraphe 2.4.7 :

2.4.8 L'attention de la réunion est appelée sur un problème apparenté concernant la notification et la publication de différences entre les règles et pratiques nationales d'une part et les SARP et procédures OACI d'autre part. La supervision de la sécurité par les instances réglementaires en la matière déterminerait la non-conformité de la part d'un fournisseur de services ATS avec les règles et pratiques de l'État. Il est cependant reconnu que, dans un nombre important de cas, les règles et pratiques nationales diffèrent de celles que prescrivent les SARP et PANS OACI.

2.4.9 La réunion note les exigences de l'article 38 de la Convention concernant la notification de différences à l'OACI et celles de l'Annexe 15 sur la publication des différences. La réunion est informée que l'existence de différences non notifiées à l'OACI ni publiées dans les AIP nationales est vue comme un important problème de sécurité par les pilotes qui effectuent des vols internationaux. Il est reconnu que l'introduction de dispositions rendant obligatoire la notification de différences par rapport à des instruments autres que les normes exigerait un amendement de la Convention. Cependant, la norme actuelle de l'Annexe 15 sur cette question exige que les États publient dans leurs AIP les différences importantes entre les règles et pratiques nationales d'une part et les normes, pratiques recommandées et procédures OACI d'autre part.

2.4.10 La réunion note qu'un environnement opérationnel véritablement sans discontinuité, comme celui qui est envisagé dans le concept opérationnel ATM, exigerait que les expressions conventionnelles et les procédures d'exploitation ne changent pas lors du franchissement de frontières. Ainsi, bien que la publication de différences accroîtrait la sécurité en intensifiant la conscience des différences par le pilote, le but à long terme devrait être la normalisation.

— FIN —