



A41-WP/655

P/51

4/10/22

## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 33 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 33 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la Résolution 33/1.

*Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

**Point 33 : Autres questions à examiner par la Commission technique**

**Gestion du trafic aérien, opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie et exercices sur les mesures à prendre en cas de cendres volcaniques**

33.1 La Commission a examiné la note A41-WP/129, présentée par le Bangladesh, contenant des renseignements sur les difficultés rencontrées par les États de la région Asie et Pacifique (APAC) pour décrire la région d'information de vol (FIR) avec des données précises. La Commission a pris note de l'état d'avancement de l'intégration des descriptions de FIR dans le plan de navigation aérienne de la région APAC et encouragé la coordination entre États voisins à l'appui des initiatives prises par les bureaux régionaux de l'OACI.

33.2 La Commission a examiné la note A41-WP/86, présentée par la Tchéquie au nom des États membres<sup>1</sup> de l'Union européenne (UE), des autres États membres<sup>2</sup> de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), avec le parrainage du Brésil. La note rendait compte des préoccupations liées à l'exploitation d'aéronefs d'État dans un espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) et proposait l'ajout d'un appendice à la résolution A40-4 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*. Sans perdre de vue l'article 3, *Aéronefs civils et aéronefs d'État*, de la Convention de Chicago, la Commission a appuyé le but de la proposition et est convenue d'en tenir dûment compte dans l'appendice I, *Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire*, de la résolution. Elle a pris note des ateliers récents et en cours sur la coopération civilo-militaire tenus par l'OACI et est convenue de porter les questions soulevées dans la note A41-WP/86 à l'attention du ou des groupes d'experts compétents.

33.3 À la lumière des délibérations, la Commission est convenue de présenter la résolution ci-après, en remplacement de la résolution A40-4 de l'Assemblée, Appendice I, pour adoption par la Plénière :

**Résolution 33/1 : 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 ~~A38-12~~A40-4 (Appendices A à O), 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 ~~38~~40<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 ~~A38-12~~A40-4 (Appendices A à O) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa ~~40~~41<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, plans mondiaux, règles de procédure et directives pour les réunions de navigation aérienne, doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs, et en particulier des règles pratiques,

1. *Décide* :

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 40<sup>41</sup>e 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. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;

3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-12A40-4 et ses appendices et la résolution A15-9.

[...]

## APPENDICE I

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Reconnaissant* que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que

des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

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

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

*Considérant* que l'application d'un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) comporte de nombreux avantages, notamment une plus grande capacité de l'espace aérien, des économies de coûts et une réduction de l'impact sur l'environnement, l'application d'un RVSM ne peut se faire que si l'aéronef a la capacité de respecter les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, une capacité à laquelle même des modifications mineures de la cellule peuvent nuire,

*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 membres 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 membres 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 membres 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 § 1 du dispositif.
2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du § 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. Les États membres devraient réexaminer les pratiques existantes afin de veiller à ce que la certification des aéronefs d'État qui permet de les exploiter dans l'espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) soit effectuée en conformité avec les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, ou d'une manière équivalente à celles-ci, et tienne compte de toute modification ultérieure de la cellule. En outre, dans toute la mesure du possible, les États membres devraient faciliter la participation des aéronefs d'État concernés aux programmes de surveillance technique du maintien d'altitude, pour s'assurer de la conformité constante à ces exigences en matière de performances, afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés aux § 1 et 2 du dispositif.

34. 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 § 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

33.4 La Commission a examiné la note A41-WP/68, présentée par le Pakistan, qui contenait des informations sur les mesures en place ou proposées pour atténuer l'incidence des vols long-courriers en transit dans la FIR Kabul dans une optique de gestion efficace du flux du trafic attribuable à l'aviation civile internationale en collaboration avec des États voisins. La Commission a pris note des activités du Pakistan et de l'équipe de coordination des mesures d'exception (CCT) qu'a créée l'OACI, conformément aux dispositions applicables de l'Annexe 11, *Services de la circulation aérienne*, pour faciliter la concertation et l'adoption de mesures, et a encouragé les parties prenantes concernées à y participer activement.

33.5 La Commission a examiné la note A41-WP/399, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, qui décrivait une méthode d'appréciation du risque associé à l'incursion non coordonnée d'aéronefs dans l'espace RVSM afin d'en évaluer l'incidence sur la sécurité. La Commission a rappelé les dispositions des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) portant sur les responsabilités qui incombent à un organisme des services de la circulation aérienne dès qu'il sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé. La Commission a pris note des travaux que l'OACI mène actuellement sur le RVSM et est convenue de porter les questions soulevées dans la note A41-WP/399 à l'attention du groupe d'experts compétent.

33.6 La Commission a examiné la note A41-WP/132, présentée par les Émirats arabes unis, qui proposait une amélioration du processus de délimitation de l'espace aérien au-dessus de la haute mer et dans l'espace aérien non souverain. La Commission a reconnu la nécessité d'avoir plus de critères objectifs pour déterminer si la modification des plans régionaux de navigation aérienne proposée à cet effet permet d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services. La Commission a recommandé que l'OACI révise les procédures et la politique applicables qui portent sur la délimitation de l'espace aérien qu'elle juge nécessaire, sous réserve des priorités existantes financées grâce au budget du Programme ordinaire 2023-2025 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires. La Commission a insisté sur le fait qu'aucun nouveau critère ne devrait être appliqué de manière rétroactive.

33.7 La Commission a examiné la note A41-WP/278, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, sur l'initiative prise par l'État de développer des programmes de formation spécialisée concernant les enquêtes sur les accidents au profit des membres des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) en réponse à une demande de qualité et d'expertise dans les tâches d'enquête préliminaire

sur les accidents d'aviation effectués sur le site de l'accident. La Commission a souligné que les services de RFF doivent se concentrer sur l'exécution des tâches de RFF et que toute formation du personnel des services de RFF sur les enquêtes concernant des accidents d'aéronef ne devrait aborder que les activités qui visent à préserver le site de l'accident et les éléments de preuve de nature éphémère jusqu'à ce que l'équipe d'enquête sur les accidents ait atteint le site.

33.8 La Commission a examiné la note A41-WP/398, présentée par la République bolivarienne du Venezuela et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), la République dominicaine et le Panama, dans laquelle il est question de l'élargissement du rôle du Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) en vue de rehausser les normes de sécurité dans la prévention des incendies et des accidents dans les installations aéroportuaires. La Commission a pris note de l'importance des activités de sécurité et de prévention menées par le Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie, si toutefois les activités précitées n'entravent pas leur responsabilité première qui est de sauver des vies en cas d'accident ou d'incident d'aviation survenant dans un aéroport ou à proximité.

33.9 La Commission a examiné la note A41-WP/346, révision n° 1, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui souligne l'importance d'organiser régulièrement des exercices d'intervention sur les incidents de cendres volcaniques en vue de se préparer au mieux en cas d'incident volcanique. La Commission a pris note de l'organisation régulière d'exercices d'intervention sur les incidents de cendres volcaniques dans chacune des régions de l'OACI et a encouragé les États membres de l'OACI à continuer de collaborer avec l'OACI à cet égard, notamment par le suivi des enseignements tirés. La Commission a aussi souligné l'importance d'installer une infrastructure de communication appropriée en vue de diffuser efficacement le modèle VONA (avis d'observation météorologique destiné à l'aviation).

## Divers

33.10 La Commission a examiné la note A41-WP/175, présentée par la Tchéquie au nom des États membres<sup>1</sup> de l'UE, des autres États membres<sup>2</sup> de la CEAC, du Canada et d'EUROCONTROL, avec le parrainage du Brésil, de la Nouvelle-Zélande et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ; la note A41-WP/255, présentée par les États-Unis ; et la note A41-WP/421, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, avec le parrainage du Costa Rica, du Panama et de la République dominicaine. La Commission a noté les propositions en faveur de la poursuite du développement du Cadre de confiance pour l'aviation internationale (IATF) figurant dans les notes A41-WP/175 et A41-WP/255, ainsi que des progrès et des activités prévues dans le cadre du développement et de l'application d'un système de gestion de la sécurité de l'information (ISMS) à l'intention des services de navigation aérienne (ANS), dont il est fait état dans la note A41-WP/421. La Commission a noté que l'élaboration d'exigences en matière de sécurité de l'information et la création d'un groupe d'experts étaient déjà en cours. À cet égard, elle est convenue de porter les notes précitées à l'attention du nouveau groupe d'experts.

33.11 La Commission a examiné la note A41-WP/90, présentée par la République islamique d'Iran, qui souligne les avantages et les défis liés à l'utilisation de systèmes d'intelligence artificielle (IA) dans l'aviation. La Commission a noté que les groupes d'experts déjà mis en place à l'OACI pour traiter des données, de l'analyse et de l'innovation réfléchissaient déjà sur l'utilisation de l'IA. Notant l'applicabilité continue de la note A40-27, *Innovation en aviation*, la Commission est convenue de porter à l'attention des groupes d'experts appropriés le contenu de la note A41-WP/90.

33.12 La Commission a examiné la note A41-WP/337, présentée par la Colombie avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, d'El Salvador, de l'Équateur, de Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), qui fait le point sur la mise en œuvre de la Surveillance dépendante automatique – en mode diffusion (ADS-B) dans la région Amérique du Sud (SAM). La Commission a noté les progrès satisfaisants accomplis par les États de la région SAM et les efforts en cours déployés par l'OACI aux échelons mondial et régional afin de soutenir la mise en œuvre de l'ADS-B, notamment le partage des informations, et elle est convenue de renvoyer le contenu de la note A41-WP/337 aux groupes d'experts compétents.

33.13 La Commission a examiné la note A41-WP/183, présentée par les Émirats arabes unis sur l'utilisation de documents d'aéronef au format numérique. La note souligne la nécessité d'élaborer des orientations sur l'utilisation de ce format particulier et d'encourager les États à l'accepter. La Commission a noté que la tâche avait déjà avancé et est convenue de porter à l'attention du groupe d'experts compétent le contenu de la note A41-WP/183.

33.14 La Commission a examiné la note A41-WP/338, présentée par le Chili avec l'appui de 20 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>3</sup>, du Guyana et du Suriname. La note souligne la nécessité d'intégrer les pratiques de formation et de certification qu'on peut adapter aux nouveaux processus et technologies auxquels les ATCO qui exploitent les systèmes actuels et futurs doivent être soumis, suivant l'approche de la formation et de l'évaluation fondées sur la compétence (CBTA). La Commission a rappelé la résolution de l'Assemblée A40-25, *Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*, a noté les travaux actuellement menés par l'OACI sur cette question et est convenue de porter à l'attention du groupe d'experts compétent le contenu de la note A41-WP/338.

33.15 La Commission a examiné la note A41-WP/215, présentée par les Émirats arabes unis, portant sur l'approche prise par ce pays en vue de mettre en œuvre la validation/certification des compétences relatives aux marchandises dangereuses (COVAL). Prenant acte de l'offre faite par les Émirats arabes unis d'inviter les États membres à ses séances de formation, la Commission s'est félicitée de cette mesure et est convenue de porter à l'attention du groupe d'experts compétent le contenu de la note A41-WP/215.

33.16 La Commission a examiné la note A41-WP/299, présentée par Singapour et la Fondation pour la sécurité des vols, qui met en évidence les pressions qui s'exercent de l'extérieur sur la sécurité du système d'aviation, et propose que des dispositions explicites soient prises dans le cadre de l'évaluation et de la coopération en matière de sécurité de la réglementation. La Commission a noté que l'établissement d'un groupe d'experts chargé des questions de gestion intégrée des risques était en cours et est convenue de renvoyer à ce groupe le contenu de la note A41-299.

33.17 Les notes d'information fournies par le Brésil (A41-WP/288 et A41-WP/291) ; le Cameroun (A41-WP/334) ; le Canada, les États-Unis, le Japon, Singapour et la Thaïlande (A41-WP/499) ; la Chine (A41-WP/450 et A41-WP/462) ; les États membres<sup>4</sup> de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) (A41-WP/417 et A41-WP/565) ; la République dominicaine (A41-WP/305, A41-WP/307 et A41-WP/394) ; l'Inde (A41-WP/566) ; l'Indonésie (A41-WP/505 et A41-WP/508) ; la République islamique d'Iran (A41-WP/113, A41-WP/114 et A41-WP/308) ; Oman (A41-WP/464) ; la République de Corée (A41-WP/548 et A41-WP/535) ; l'Arabie saoudite (A41-WP/512, A41-WP/519 et A41-WP/525) ; le Venezuela (République bolivarienne

du), avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la République dominicaine et du Panama (A41-WP/383 et A41-WP/506) ; les États-Unis (A41-WP/496, A41-WP/497, A41-WP/500, A41-WP/501 et A41-WP/600) ; le Conseil international des aéroports (ACI) (A41-WP/593) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) (A41-WP/269), ont été notées.

-----

---

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

<sup>3</sup> Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>4</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.