



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

**Point 32 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

**Point 36 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

### RECOMMANDATIONS VISANT À ACTUALISER LA RÉOLUTION A35-14 ET À EXAMINER LA RÉOLUTION A35-15

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Conformément à la Résolution A15-9, l'Assemblée doit adopter au cours de sa 36<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.

Conformément à sa Résolution A35-15, l'Assemblée doit adopter, à chacune de ses sessions ordinaires où une Commission technique est instituée, un énoncé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système CNS/ATM.

Le Conseil a examiné l'exposé récapitulatif existant dans les Résolutions A35-14 et A35-15, et recommande d'amender la Résolution A35-14 comme il est indiqué dans l'Appendice A à la présente note. Aucun amendement n'est proposé concernant la Résolution A35-15.

Pour faciliter la tâche de l'Assemblée, le Conseil recommande une procédure pour l'élaboration de l'exposé récapitulatif mis à jour (Appendice B).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter l'exposé récapitulatif révisé de la politique permanente dans le domaine de la navigation aérienne et des règles pratiques, à jour à la fin de la 36<sup>e</sup> session ; b) à convenir qu'aucun amendement n'est nécessaire concernant la Résolution A35-15.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail favorise l'avancement des Objectifs stratégiques A, D et E en actualisant et en renforçant le cadre de politique pour les activités de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon la Résolution A15-9, l'Assemblée doit adopter durant sa 36<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. Dans cet objectif, le Conseil recommande des amendements et des ajouts à l'exposé récapitulatif existant de la Résolution A35-14 et appendices, ainsi qu'une procédure pour l'élaboration de l'exposé récapitulatif mis à jour.

1.2 Selon la Résolution A35-15, l'Assemblée doit adopter, à chacune de ses sessions ordinaires où une Commission technique est instituée, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système CNS/ATM.

## 2. EXAMEN DES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS ACTUELS

2.1 Tenant compte des recommandations de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a examiné les exposés récapitulatifs existants de la Résolution A35-14, Appendices A à X, et de la Résolution A35-15, Appendices A et B, 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 des 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 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- c) suppression de certains éléments de la politique et de certaines règles pratiques dont l'objectif a été réalisé et qui sont devenus inutiles.

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

2.3 Le Conseil recommande que les appendices ci-après à la Résolution A35-14 soient amendés :

- Appendice A [Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)]
- Appendice C (Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne)
- Appendice D [Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des Procédures pour les services navigation aérienne (PANS)]
- Appendice K (Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales)

- Appendice L (Réunions régionales de navigation aérienne)
- Appendice P (Coordination de la circulation aérienne civile et militaire)

et que l'Appendice I [Coordination des activités de recherche et développement, d'essais et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATN) et des services d'aérodrome] soit supprimé.

- 2.4 Les amendements proposés sont présentés dans l'Appendice A.
- 2.5 Le Conseil n'a relevé aucun amendement à apporter à la Résolution A35-15.

### 3. **ÉLABORATION D'UN EXPOSÉ RÉCAPITULATIF RÉVISÉ, À JOUR À LA FIN DE LA 36<sup>e</sup> SESSION**

3.1 Les exposés récapitulatifs révisés des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant du domaine de la navigation aérienne et des systèmes CNS/ATM que l'Assemblée est appelée à adopter devraient être à jour à la fin de la 36<sup>e</sup> session, donc comprendre tous les éléments nouveaux ou révisés de la politique ainsi que les règles pratiques correspondantes qui revêtent un caractère permanent et que l'Assemblée aurait adoptés au cours de la session. Le Conseil recommande que la même méthodologie soit appliquée pour l'actualisation des Résolutions A35-14 et A35-15.

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

3.3 Par le passé, la Commission technique a connu des difficultés dans l'examen des propositions d'amendement 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 des Résolutions A35-14 et A35-15 qu'ils soumettent d'avance des notes à la 36<sup>e</sup> session de manière que les délégués de la Commission technique puissent se préparer à leur examen.

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

4.1 À la lumière de l'expérience acquise, il est recommandé que l'Assemblée applique les principes suivants :

- a) tout élément de la politique ou toute règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considéré comme un élément permanent ;
- b) les éléments qui figurent déjà dans des documents normatifs de l'OACI faciles à consulter (Annexes, Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne, par exemple) doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs. Ce principe s'applique en particulier aux règles pratiques.

## APPENDICE A<sup>1</sup>

### AMENDEMENTS RECOMMANDÉS

<p><b>A35-14: Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne</b></p>
--

*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 A35-14 (Appendices A à X), 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 35<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 A35-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 36<sup>e</sup> session,

*Considérant* que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A35-14 est annulé et remplacé par le présent exposé,

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 associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 36<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 annule et remplace la Résolution A35-14 (Appendices A à X).

---

<sup>1</sup> Le texte complet de la Résolution A35-14 et de ses appendices figure dans les pages II-1 à II-15 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)* (Doc 9848).

## 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 et pratiques recommandées (SARP) et les procédures (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 SARP 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 SARP et les PANS seront rédigées en termes clairs, simples et concis. ~~Pour les systèmes aéronautiques complexes, les~~ Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences ~~de niveau système,~~ fonctionnelles et de performance assurant les

niveaux de sécurité requis et l' de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité. Pour ces systèmes, toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux Annexes. Toutes spécifications techniques détaillées connexes seront placées dans des documents distincts et les Annexes renverront à ces documents au moyen de notes ; Des spécifications techniques de soutien seront placées dans des documents distincts, dans la mesure du 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. Là où le Conseil jugera que cela convient, 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 concernant des systèmes complexes 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 des systèmes complexes.

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.

**Motifs des amendements proposés :** Refléter l'évolution vers l'élaboration de SARP fondées sur les performances et donner plus de poids aux autres organisations qui établissent des normes en utilisant leurs travaux dans le cadre de l'OACI, évitant ainsi une duplication d'efforts.

...

## APPENDICE C

### 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,

*Décide :*

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués lorsqu'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 les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts ~~devront être~~ appuieront le Plan d'activités de l'OACI, seront clairs et concis, tiendront compte des échéances fixées et ~~que les groupes seront tenus de les respecter~~ respectés ;

3. que l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne fera l'objet d'un examen périodique et que les groupes d'experts seront dissous dès que la tâche qui leur a été assignée aura été menée 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.

**Motifs des amendements proposés :** Refléter le fait que les programmes de travail des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne devraient cadrer avec le Plan d'activités de l'OACI, obtenir un appui en vue de modifier la manière de travailler des groupes d'experts, réduire l'activité d'ensemble des groupes d'experts et faire que le Secrétariat se concentre plus sur la mise en œuvre des normes et moins sur l'établissement de normes.

## 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.

**Motifs des amendements proposés :** Dans les paragraphes du dispositif, introduire la nécessité d'identifier les motifs pour lesquels les SARP ne sont pas mises en œuvre et indiquer des moyens de rechange pour s'y conformer. Ces renseignements constitueraient une importante contribution à la collecte de données et aux efforts d'analyse de l'OACI.

## 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.

...

## APPENDICE I

### **Coordination des activités de recherche et développement, d'essai et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et des services d'aérodrome**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Organisation joue un rôle utile dans la coordination des travaux de recherche et de développement dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome,

*Considérant* qu'il est important pour les États qui ont entrepris des activités de recherche et de développement de disposer en temps utile de renseignements émanant de l'Organisation sur les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans ces domaines,

*Décide* que la coordination sur le plan international des activités de recherche et de développement, d'essai et de démonstration liées aux systèmes CNS/ATM et aux services d'aérodrome devra être encouragée sans pour autant entraver la liberté d'action indispensable aux études et aux recherches.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait veiller à ce que soient définis, en temps utile, les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome.

2. Le Conseil devrait encourager les États contractants à fournir à l'Organisation des renseignements à jour sur la nature et l'orientation des projets de recherche et de développement en cours et prévus qui présentent un intérêt notable, pour permettre à l'Organisation de suivre, de coordonner et d'harmoniser ces activités et d'en faire bénéficier tous les États contractants.

**Raison de la suppression :** Une nouvelle résolution sera proposée au titre du point 31 de l'ordre du jour pour appuyer la poursuite de l'évolution, au-delà des systèmes CNS/ATM, vers un système mondial de gestion du trafic aérien, et une plus grande intégration du Next Generation Air Transport System (NexGen) et du Programme Single European Sky ATM Research (SESAR) dans un système mondial.

## APPENDICE J 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 aéronefs, 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.

## **APPENDICE K J**

### **Élaboration 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,

*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 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.

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

6. Le Conseil devrait faire appel aux groupes de planification qu'il a mis sur pied dans les régions pour tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

**Motifs des amendements proposés :** Refléter le fait que la planification des installations et services est désormais centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne, que les plans régionaux devraient appuyer une approche de la planification fondée sur les performances, et appuyer le processus de planification régionale au moyen de l'automatisation.

## APPENDICE L K

### 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,

*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,

*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 ;

~~1. que des réunions régionales de navigation aérienne, convoquées par le Conseil, constitueront le principal moyen pour procéder aux études et révisions complètes qui pourraient être nécessaires pour adapter les plans régionaux à l'évolution des besoins ;~~

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 (~~y compris l'exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification~~) devraient être diffusés électroniquement ~~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.~~

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.

***Motifs des amendements proposés*** : Indiquer que les réunions régionales de navigation aérienne ne constituent plus le moyen principal d'examiner et de réviser les plans régionaux. Le processus de planification régionale se fait désormais normalement par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre. Les réunions régionales de navigation aérienne ne devraient être convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être traitées de façon satisfaisante par les PIRG et devraient être ciblées. Des efforts devraient être consentis en vue d'une plus grande intégration des travaux aux niveaux mondial et régional (siège et bureaux régionaux).

### APPENDICE M L

...

## APPENDICE P O

### Coordination de la circulation aérienne civile et militaire

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'aviation civile et l'aviation militaire devraient utiliser en commun l'espace aérien ainsi que nombre d'installations et de services,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 3, alinéa d), de la Convention, 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 face à la demande croissante de trafic aérien il y aurait avantage à élargir l'accès à l'espace aérien utilisé à des fins militaires et *Considérant* que des solutions satisfaisantes au problème de l'utilisation commune de l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

*Considérant* que, si une intégration complète du contrôle de la circulation aérienne civile et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination dans de nombreux États offre, à l'heure actuelle, une méthode immédiate pour résoudre les difficultés existantes,

*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 la circulation aérienne civile internationale ;

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 Conseil s'efforcera d'appuyer les États en vue de l'établissement d'accords entre aviation civile et aviation militaire, en leur fournissant conseils et directives.

### Règles pratiques

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination 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. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination 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.

3. 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.

***Motif des amendements proposés :*** L'activité militaire représente un large segment de l'espace aérien mondial. L'OACI devrait obtenir un mandat pour faciliter les accords entre aviation civile et aviation militaire. Les amendements tiennent compte aussi des nouvelles dispositions du concept opérationnel d'ATM qui ont été adoptées par la onzième Conférence de navigation aérienne.

...

*Note rédactionnelle :* Les autres appendices seront renumérotés comme il convient.

-----

## APPENDICE B

### PROCÉDURE À SUIVRE POUR ÉLABORER LES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS RÉVISÉS

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

#### **Étape 1**

Au début de la 36<sup>e</sup> session, la Commission technique examine tous les amendements et ajouts que le Conseil propose d'apporter aux exposés récapitulatifs actuels contenus dans la Résolution A35-14 et ses appendices, ainsi que les propositions présentées en séance et visant à amender ces exposés. La Résolution A35-14 est reproduite in extenso dans le Doc 9848.

#### **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 36<sup>e</sup> session, lorsque la Commission technique aura achevé ses travaux sur tous les points de l'ordre du jour sauf le point 36, 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 les projets d'exposés récapitulatifs révisés et les soumettra à l'Assemblée plénière pour adoption.