



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### 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

#### NIVEAU DE PRÉPARATION DES ÉTATS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS DES SARP ET DES PANS QUI SONT ENTRÉS EN VIGUEUR

(Note présentée par la Fédération de Russie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des propositions visant à intégrer un ajout dans un certain nombre de dispositions de l'Appendice A de la Résolution A35-14. Ces propositions sont présentées dans le cadre de mesures visant à régir les dispositions prises par l'OACI lorsque certaines circonstances empêchent des États contractants de mettre en œuvre les amendements des SARP et des PANS à la date d'application prescrite.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner l'analyse contenue dans la section 2 de la présente note ;
- b) à prendre les mesures nécessaires pour donner suite aux propositions présentées dans la section 3 de la note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectif stratégiques A, D et E.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Lettres 04/97, 05/80, 06/12, 07/12, 07/14 et 07/18.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le paragraphe 7 du dispositif de l'Appendice A, « Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) », de la Résolution A35-14, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*, prévoit que les dates d'application des amendements des SARP et des PANS « seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application ».

1.2 De plus, lorsque les exploitants doivent mobiliser des sommes importantes, de la main-d'œuvre et du temps pour se conformer aux nouvelles exigences contenues dans les amendements des SARP (ou des PANS), il faut prévoir en général de longues périodes pour permettre la mise en œuvre ordonnée et économique de ces spécifications. Ainsi, des années peuvent s'écouler entre la date d'entrée en vigueur des SARP et le moment où elles sont mises en application.

1.3 Pendant cette période prolongée, des facteurs d'ordre politique, économique ou technique peuvent modifier sensiblement l'équilibre entre le besoin d'introduire de nouvelles conditions d'exploitation et les conséquences, au plan économique, de leur mise en œuvre.

1.4 Un déséquilibre marqué entre ces deux objectifs peut obliger à repousser les dates de mise en application des amendements entrés en vigueur et à actualiser leur contenu, comme cela s'est produit au sujet des dates prescrites pour équiper les aéronefs d'émetteurs de localisation d'urgence.

## 2. ANALYSE

2.1 Dans le but d'améliorer de façon significative l'efficacité des opérations de recherches et de sauvetage (SAR) des aéronefs en détresse, l'OACI a adopté en 1994 des normes prévoyant l'emport obligatoire d'émetteurs de localisation d'urgence (ELT) à bord des aéronefs qui survolent des régions terrestres désignées ou qui effectuent des vols sur de grandes distances au-dessus de l'eau. Depuis 1999, ces normes ont été précisées et augmentées par l'exigence que les aéronefs effectuant ce type de vols soient dotés d'un système ELT à partir 1<sup>er</sup> janvier 2005.

2.2 Vers le début de 2005, de nombreux exploitants avaient pris d'importants retards dans les travaux visant à équiper leurs aéronefs de systèmes ELT. Ces retards étaient causés par une série de facteurs externes, entre autres l'ambiguïté de la définition des zones terrestres désignées pour les États, la mobilisation de la main-d'œuvre nécessaire pour adapter les aéronefs, la viabilité économique de l'introduction de ces modifications lors des travaux de maintenance de grande envergure et le coût élevé des modifications nécessaires pour équiper les appareils.

2.3 Au début 2005, il a été demandé aux États de prendre une série de mesures provisoires par rapport aux nouvelles spécifications de l'OACI pour les dates auxquelles les aéronefs devaient être équipés de systèmes ELT. À titre d'exemple, pour assurer la continuité du service aérien dans la région européenne, la Fédération de Russie et la CEAC ont passé un accord prévoyant une période de transition d'un an pour permettre aux flottes des États membres de la CEAC et de la Russie de terminer d'équiper leurs aéronefs.

2.4 Pour laisser aux exploitants le temps supplémentaire qu'il leur fallait pour équiper leurs aéronefs de systèmes ELT, l'OACI a pour sa part examiné des propositions visant à repousser de deux ans au moins la date à laquelle les aéronefs en exploitation devaient être équipés d'ELT. Enfin, en 2007, les

normes relatives à l'emport obligatoire des émetteurs de localisation d'urgence ont été précisées à nouveau et regroupées, de sorte que la spécification commune prévoit aujourd'hui que tous les aéronefs doivent être équipés d'ELT à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2008.

2.5 Rien ne peut garantir qu'une situation comme celle qui s'est produite en marge de la date de mise en service des ELT ne se répétera pas lors la mise en application d'amendements ultérieurs des SARP et des PANS. En l'occurrence, on sait que l'entrée en vigueur, le 5 mars 2008, des normes de l'OACI prévoyant que le personnel de l'aviation devra avoir un niveau de compétence suffisant en anglais aéronautique suscite des préoccupations, car ces dispositions vont obliger les exploitants de pays non anglophones à faire de gros investissements dans la formation. Plus précisément, dans la seule Fédération de Russie, il y a un peu plus de 4 500 personnes travaillant pour les ATS qui sont autorisées à fournir des services de contrôle de la circulation aérienne sur des routes aériennes internationales ; au cours des trois prochaines années, il faudra compter 36 millions d'euros (autour de 50 millions \$US) pour former ces personnes et vérifier leurs compétences. Il y a lieu de supposer que d'autres pays sont confrontés à une situation similaire en matière de formation de personnel.

### 3. CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

3.1 À la lumière de l'analyse présentée à la section 2, nous estimons que des arrangements doivent être impérativement pris pour régir les mesures auxquelles on aura recours lorsque des circonstances empêcheront des États contractants d'entreprendre la mise en application générale des différents amendements des SARP et des PANS qui sont entrés en vigueur.

3.2 Pour ces motifs, il est proposé :

- a) de demander au Conseil de mettre en place un mécanisme lui permettant de vérifier efficacement si les États contractants sont prêts à mettre en œuvre les amendements des SARP et des PANS entrés en vigueur, et de prendre des mesures pour rectifier leur date de mise en application ;
- b) d'ajouter le texte ci-dessous au paragraphe 7 de l'Appendice A de la Résolution A35-14 :

« Lorsque des circonstances empêchent les États contractants d'entreprendre, à la date fixée, la mise en application générale des différents amendements entrés en vigueur, le Conseil, s'il est saisi d'une demande en ce sens, décide s'il y a lieu d'établir une période de transition ou de revoir la date de mise en application des amendements en question. »