



A36-WP/366
P/64
26/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 32 ET 36 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 32 et 36 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 36/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

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)

32.1 La Commission technique note dans le WP/33 que le Conseil ne propose d'apporter aucune modification à l'exposé récapitulatif existant 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) (Résolution A35-15).

32.2 La Commission examine la note A36-WP/114, présentée par la CANSO, sur les obstacles institutionnels à la mise en œuvre du concept institutionnel d'ATM mondiale de l'OACI et l'idée que la concrétisation de la vision d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé et interopérable mondialement est un défi plutôt institutionnel que de nature opérationnelle/technique. La note affirme qu'un leadership et un engagement forts de la part des États sont nécessaires pour surmonter la fragmentation de l'ATM qui en résulte en se tournant vers le système intégré et harmonisé qu'envisage l'OACI et propose un amendement de la Résolution A35-14 de l'Assemblée pour refléter ces vues. La proposition de la CANSO ne recueille aucun appui.

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

36.1 La Commission technique examine l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne (Résolution A35-14 et Appendices A à W) et les modifications qu'il est proposé d'y apporter, présentées dans la note A35-WP/133.

36.2 En ce qui concerne les modifications qu'il est proposé d'apporter aux paragraphes 3 et 4 du dispositif de l'Appendice A à la Résolution A35-14, plusieurs préoccupations sont exprimées par un État contractant à propos de l'élimination du texte « toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux Annexes », de la localisation des spécifications techniques de soutien dans des documents distincts et de la validité juridique de la procédure selon laquelle le Conseil aurait à approuver des éléments élaborés par d'autres organismes de normalisation comme répondant aux spécifications de l'OACI. Le délégué propose que l'Appendice A à la Résolution A35-14 reste inchangé au regard des renseignements fournis à la Commission technique dans l'Additif n° 1 à la note WP/63 présentée par le Conseil de l'OACI au titre du point 25 de l'ordre du jour. .

36.3 La Commission technique examine aussi la note A36-WP/139 présentée par la Fédération de Russie qui contient une proposition visant à élaborer un mécanisme qui permettrait au Conseil de suivre efficacement l'état de préparation des États contractants à mettre en application les amendements des SARP et des PANS. La Commission reconnaît les difficultés associées à la mise en œuvre de certaines SARP et convient donc d'inviter instamment le Conseil à tenir compte de ces difficultés en établissant les dates d'entrée en vigueur des amendements des Annexes.

36.4 La Commission technique prend note aussi des renseignements fournis dans la note WP/152 de l'Inde au sujet de l'état de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM en Inde et dans la note WP/303 des États-Unis au sujet de la coopération entre aviation civile et aviation militaire.

36.5 La Commission, appliquant les procédures et les principes recommandés par le Conseil, convient de la nécessité d'apporter des modifications aux Appendices A, C, D, K, L et P, pour les raisons suivantes :

- a) Appendice A, paragraphes 3 et 4 du dispositif : 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.
- b) Appendice C, paragraphe 2 et nouveau paragraphe 4 du dispositif : 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 la modification du mode de fonctionnement 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.

- c) Appendice D, paragraphe 2 du dispositif, nouveau paragraphe 3 du dispositif et règle pratique 3 : introduire la nécessité d'identifier les motifs pour lesquels les SARP ne sont pas mises en œuvre et indiquer des moyens de rechange pour assurer la conformité. Ces renseignements constitueraient une importante contribution aux efforts de collecte et d'analyse de données de l'OACI.
- d) Appendice K (renuméroté Appendice J), paragraphes du préambule et nouvelles règles pratiques 1 et 5 : 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.
- e) Appendice L (renuméroté Appendice K), nouveau paragraphe du préambule, paragraphe 1 du dispositif et règle pratique 2 : indiquer que les réunions régionales de navigation aérienne ne sont 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 (PIRG). Les réunions régionales de navigation aérienne ne seraient convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être traitées de façon satisfaisante par les PIRG et devraient être très ciblées. Des efforts devraient être consentis en vue d'une plus grande intégration des travaux aux niveaux mondial et régional (siège et bureaux régionaux).
- f) Appendice P (renuméroté Appendice O), deux nouveaux paragraphes du préambule, nouveau paragraphe 3 du dispositif : 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 11^e Conférence de navigation aérienne.

36.6 La Commission technique convient aussi que l'Appendice I devrait être supprimé, pour la raison qu'une nouvelle résolution est proposée 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 (NextGen) et du Programme Single European Sky ATM Research (SESAR), dans un système mondial.

36.7 La Commission technique soumet à la Plénière, pour adoption, la Résolution 36/1 et les Appendices A à W inclus, qui, selon l'usage établi, annule et remplace la Résolution A34-15, Appendices A à X inclus.

Résolution 36/1 : 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 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^e 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^e 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^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. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-14 (Appendices A à X).

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, pratiques recommandées et procédures (SARP et 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 normes et pratiques recommandées 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 normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité. Des spécifications techniques de soutien seront placées dans des documents distincts, dans la mesure 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. 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 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.

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.

APPENDICE B

Réunions mondiales de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige 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,

Décide :

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États contractants peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;

2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;

3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;

4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.

2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États contractants, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.
4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.
5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être 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.

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 appuieront le Plan d'activités de l'OACI, seront clairs et concis, tiendront compte des échéances fixées et seront 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.

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.

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 F

Unités de mesure

L'Assemblée,

Considérant que, dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation internationale en vol et au sol, l'unification des unités de mesure devrait être réalisée,

Considérant qu'il importe d'utiliser des unités de mesure normalisées dans les publications de navigation aérienne de l'OACI,

Considérant que l'Annexe 5, quatrième édition, spécifie l'utilisation d'un système normalisé d'unités de mesure fondé sur le Système international d'unités (SI) dans l'exploitation en vol et au sol de l'aviation civile internationale, mais autorise aussi l'emploi de certaines unités hors SI à titre permanent et d'autres à titre temporaire,

Décide :

1. que les États contractants seront encouragés à rendre dès que possible leurs règlements et usages nationaux conformes aux dispositions de l'Annexe 5 ;

2. que, dans toutes les publications de navigation aérienne de l'OACI, les unités de mesure utilisées seront les unités spécifiées dans l'Annexe 5 chaque fois que les unités appropriées y figureront.

APPENDICE G

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

L'Assemblée,

Considérant que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

Considérant que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États contractants sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États contractants en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou au personnel navigant considérés,

Considérant que, pour certaines catégories d'aéronefs ou certaines catégories de personnel navigant, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories,

Décide :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;

2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs ou aux différentes catégories de personnel navigant, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

APPENDICE H

Formation aéronautique

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre et le fonctionnement satisfaisants des installations et services au sol, ainsi que la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures sont subordonnés à l'obtention d'une haute qualité dans la formation du personnel,

Considérant que certains États contractants éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel bien qualifié,

Considérant qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour promouvoir une haute qualité dans la formation du personnel et aider les États contractants à répondre à leurs besoins dans le domaine de la formation,

Considérant que les séminaires de formation tenus par l'Organisation sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

Décide :

1. que les États contractants devront recevoir des encouragements et une assistance en vue de maintenir une haute qualité dans la formation du personnel aéronautique, en particulier du personnel affecté à la mise en œuvre et à l'utilisation des services et installations destinés à la navigation aérienne internationale. À cette fin, dans le cadre de son programme de travail ordinaire, l'Organisation appliquera un programme continu de formation, désigné sous le nom de Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI* ;

2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :

- a) la responsabilité de l'enseignement aéronautique incombe aux États contractants ;
- b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté ;
- c) il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation du personnel aéronautique, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne internationale ;
- d) l'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation ;
- e) l'Organisation ne devrait pas participer au fonctionnement quotidien des moyens d'enseignement mais elle devrait encourager les organismes qui font fonctionner ces moyens et leur donner des avis.

Règles pratiques

1. Par l'élaboration de spécifications et d'éléments indicatifs, l'organisation de séminaires de formation, ainsi que la fourniture directe d'avis et de consultations, le Conseil devrait aider les États contractants :

-
- a) à uniformiser autant que possible les programmes et les méthodes d'enseignement ainsi que les cours, et à établir des procédures appropriées pour les épreuves et la délivrance des licences ;
 - b) à assurer des niveaux de compétence conformes aux normes internationales ;
 - c) à utiliser les critères énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin de réaliser une uniformité plus grande dans les pratiques et les procédures d'exploitation.
2. Une attention permanente devrait être accordée à la création de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.
3. Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :
- a) de programmes d'enseignement en cours d'emploi, notamment sur la familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;
 - b) de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.
4. Le Conseil devrait inviter les États contractants à fournir, aux fins de diffusion aux autres États, des renseignements sur les types de cours aéronautiques organisés sous leurs auspices ou disponibles sur leur territoire et auxquels sont admis des élèves étrangers, en précisant l'adresse à laquelle on peut demander des détails additionnels. De même, le Conseil devrait mettre à la disposition des États contractants tous renseignements utiles concernant les établissements d'enseignement assistés par l'OACI qui admettent des élèves étrangers.
5. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants d'avoir recours le plus possible aux centres d'enseignement situés dans leur région pour former leur personnel aéronautique dans les domaines pour lesquels il n'existe pas d'écoles nationales correspondantes. À cette fin, le Conseil devrait encourager les États à créer des conditions favorables pour accueillir des ressortissants d'autres États de la région.

APPENDICE 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 aéronefs 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 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.

APPENDICE 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 ;
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 devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
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.

APPENDICE L

Mise en application des plans régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'aux termes de l'article 28 de la Convention, chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à mettre en œuvre les installations et services de navigation aérienne nécessaires pour faciliter la navigation aérienne internationale,

Considérant que les plans régionaux décrivent les installations et services nécessaires à l'aviation civile internationale,

Considérant que toute carence grave dans la mise en application des plans régionaux risque de compromettre la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols internationaux et devrait donc être éliminée aussi rapidement que possible,

Décide :

1. que la priorité sera donnée, dans les programmes de mise en application des États contractants, à la mise en œuvre et, notamment, à l'exploitation permanente des installations et services dont l'absence risquerait d'avoir des conséquences graves pour les services aériens internationaux ;
2. que l'Organisation devra, dans le délai le plus bref possible, relever les carences graves dans la mise en application des plans régionaux, procéder à des enquêtes sur ces insuffisances et recommander les mesures voulues ;
3. que les groupes de planification et de mise en œuvre régionales recenseront les problèmes et les carences des plans régionaux et de leur mise en œuvre et suggéreront des façons d'y remédier.

Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait aviser rapidement chaque État contractant de toutes les recommandations relatives à la mise en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui sont applicables à cet État dans le cadre des plans régionaux.
2. Les États contractants devraient dresser et tenir à jour des plans appropriés englobant les besoins en personnel pour la mise en œuvre ordonnée des parties des plans régionaux qui leur sont applicables.
3. Le Conseil devrait prendre des dispositions en vue du suivi des plans régionaux et en vue de la publication de rapports périodiques qui fournissent entre autres des renseignements sur les lacunes préoccupantes existant dans l'application de ces plans.
4. Les usagers des installations et services de navigation aérienne devraient signaler tous les problèmes préoccupants posés par le défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne inscrits aux plans régionaux. Ils devraient adresser leurs rapports aux États contractants chargés de la mise en œuvre. Ces derniers devraient donner suite à ces rapports pour résoudre les problèmes signalés mais, lorsque aucune mesure corrective n'est prise, les usagers devraient aviser l'OACI, par l'intermédiaire d'une organisation internationale s'il y a lieu.
5. Le Conseil devrait faire en sorte qu'il y ait un examen périodique des problèmes préoccupants qui se posent aux usagers du fait du défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne, et, le cas échéant, que des mesures soient prises pour faciliter la solution de ces problèmes aussi rapidement que possible.

APPENDICE M

Délimitation des espaces aériens ATS*

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État contractant à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État contractant peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

Considérant que l'État délégant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

Décide, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;

2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;

3. que, si des espaces aériens ATS doivent inclure des territoires ou parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devra être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

* L'expression « espaces aériens ATS » englobe les régions d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle.

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

et déclare en outre :

6. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'Organisation.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

APPENDICE N

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États contractants ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

Considérant que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État contractant ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

Considérant que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

Décide :

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;

2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations

avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

et déclare en outre :

7. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

APPENDICE 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 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.

APPENDICE P

Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

L'Assemblée,

Considérant que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

Considérant que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

Considérant que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

Considérant que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

Considérant que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

Considérant qu'il y a une tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome reste entière,

Décide :

1. que l'Organisation devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ;
4. que les États devraient s'assurer que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aérodromes.

Règles pratiques

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, le Conseil devrait :
 - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
 - b) tenir les États contractants au courant de l'évolution de la situation.
2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au paragraphe 2 du dispositif.

APPENDICE Q

Vérification au sol et en vol des aides radio à la navigation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est indispensable de vérifier les performances des aides radio à la navigation au moyen d'essais réguliers,

Considérant que la mise au point de moyens d'essai au sol beaucoup plus perfectionnés réduirait au minimum la nécessité d'essais en vol,

Décide :

1. qu'en attendant que l'on puisse disposer de moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les aides radio à la navigation devront être vérifiées au moyen d'essais en vol réguliers ;

2. que, pour réduire au minimum la nécessité d'essais en vol périodiques, des perfectionnements devront être apportés à l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de vérification et de contrôle au sol, de manière à obtenir le même niveau de garantie des performances que par des essais en vol.

Règles pratiques

1. En attendant que l'on puisse mettre au point des moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les États contractants devraient établir leurs propres services de vérification en vol, ou instituer avec d'autres États des services communs, ou encore conclure des accords en vue de faire exécuter les vérifications en vol pour leur compte, avec des États ou des organismes qui disposent des moyens appropriés.

2. Le Conseil devrait poursuivre ses efforts en vue de coordonner les dispositions prises par les États contractants pour la vérification périodique en vol de leurs aides radio à la navigation.

3. Le Conseil, en collaboration avec les États contractants qui procèdent à la mise au point et à la fabrication d'aides radio à la navigation, devrait rechercher tous les moyens possibles de perfectionner l'équipement de vérification au sol de manière à réduire au minimum la nécessité de vérifications périodiques en vol.

4. Le Conseil devrait communiquer à tous les États contractants des renseignements sur les progrès importants réalisés dans le perfectionnement de l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de contrôle et de vérification au sol, dans la mesure où ces progrès contribueront à réduire au minimum la nécessité des vérifications en vol.

APPENDICE R

Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol

L'Assemblée,

Considérant que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

Considérant que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

Décide que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol devront être en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

APPENDICE S

Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la participation technique des États contractants est indispensable pour faire avancer de façon satisfaisante les travaux techniques de l'Organisation,

Considérant qu'il se révèle de temps à autre difficile d'obtenir une participation prompte et satisfaisante des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation,

Considérant qu'il est nécessaire d'obtenir de cette participation le maximum de résultats, sans imposer de charges inutiles aux États contractants et à l'Organisation,

Décide que les États contractants devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'Organisation.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'Organisation et les États contractants.

2. Chaque État contractant devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :

a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;

- b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne, soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'Organisation ;
- e) aider l'Organisation dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

APPENDICE T

Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États contractants dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

Considérant qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États contractants dans leurs problèmes de mise en application,

Considérant qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

Décide :

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États contractants dans la solution de leurs problèmes relatifs à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;

2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États contractants pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.
2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.
3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'Organisation et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

APPENDICE U

Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,

Considérant que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident exige la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,

Considérant que de nombreux États contractants ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,

Considérant qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

Considérant que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'État d'occurrence,

Décide de recommander que les États contractants coopèrent aux enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ou sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des

experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et que, à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États contractants :

- a) fournissent, à la demande d'autres États contractants, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;
- b) permettent aux États contractants qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents majeurs d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient être encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États contractants devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.

3. Les États contractants devraient être encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR qui dispense une formation normalisée sur le plan international.

APPENDICE V

Sécurité de vol et facteurs humains

L'Assemblée,

Considérant qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

Considérant que l'on sait que les facteurs humains sont rattachés aux limites des performances humaines dans le domaine de l'aviation,

Considérant que l'influence des facteurs humains se manifeste dans la majorité des accidents (environ 70 %) et qu'il demeure donc nécessaire d'adopter des mesures appropriées visant à réduire le nombre des accidents d'aviation,

Considérant que le recours accru à l'automatisation et l'introduction de la technologie nouvelle, avec la complexité correspondante dans les opérations en vol et au sol, pourraient accroître encore l'acuité de la question des facteurs humains, à moins que l'on ne prenne à temps des mesures appropriées,

Considérant que plusieurs États réalisent des programmes d'étude des facteurs humains et que par conséquent l'expérience qu'ils ont acquise devrait être mise à profit dans la pratique en vue d'accroître le niveau de sécurité du transport aérien,

Considérant qu'il est admis que pour permettre des progrès appréciables dans le relèvement du niveau de sécurité de l'aviation, il faut réduire davantage l'influence des facteurs humains sur les accidents d'aviation,

Décide :

1. que les États contractants devraient tenir compte des aspects pertinents des facteurs humains lors de la conception ou de l'homologation de matériel et des procédures d'exploitation, ainsi que lors de la formation ou de la délivrance de licences au personnel ;

2. que les États contractants devraient être encouragés à s'engager dans une coopération de grande ampleur et dans un échange mutuel d'information sur les problèmes relatifs à l'influence des facteurs humains sur la sécurité des activités d'aviation civile ;

3. que le Conseil devrait recueillir et analyser l'expérience des États, ainsi qu'élaborer et introduire des éléments OACI appropriés traitant des divers aspects des facteurs humains.

APPENDICE W

Prestation des services de la circulation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'Annexe 11 à la Convention, les États contractants sont tenus de prendre des dispositions pour que des services de la circulation aérienne soient assurés dans les espaces aériens et les aérodromes où il a été déterminé que ces services s'imposent,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention exige des États contractants qu'ils veillent à l'établissement de programmes de gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne,

Considérant que la coopération entre les États contractants pourrait conduire à une gestion plus efficace de la circulation aérienne,

Décide :

1. que les États qui mettent en œuvre des services de la circulation aérienne devront veiller à ce que les services assurés respectent les normes établies de sécurité, de régularité et d'efficacité de l'aviation civile internationale ;

2. que, vu la nécessité de mettre en œuvre et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon efficace et rentable, les États devraient envisager une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier dans la gestion de l'espace aérien supérieur ;

3. que les États devraient s'assurer que le fournisseur de services de la circulation aérienne compétent met en œuvre des programmes de gestion de la sécurité dans tous les espaces aériens et tous les aéroports où sont assurés des services de la circulation aérienne.

Règle pratique

Les États contractants devraient envisager, s'il y a lieu, d'établir conjointement un organisme ATS unique qui serait chargé de mettre en œuvre des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens ATS situés au-dessus de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

— FIN —