



A37-WP/369
TE/180
2/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 45 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 45 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 45 : Professionnels de l'aviation de la prochaine génération

45.1 La Commission examine la note A37-WP/64, dans laquelle le Conseil traite des initiatives concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) et des résultats du premier Symposium NGAP. La Commission appuie les travaux de l'Équipe spéciale NGAP ainsi que la nécessité d'élaborer des textes à inclure dans les normes, pratiques recommandées et éléments indicatifs de l'OACI pour harmoniser et normaliser les conditions relatives à la formation des professionnels de l'aviation.

45.2 La Commission examine la note A37-WP/86 dans laquelle les États-Unis soulignent la nécessité d'harmoniser au niveau international les tâches et les normes de performance des pilotes, à la suite d'un examen des programmes de formation à l'aviation qui existent dans le monde ; il est proposé dans la note qu'il faut définir la compétence et le professionnalisme et que les définitions devraient décrire aussi les tâches attendues des pilotes et élaborer pour chacune de ces tâches des normes de performance satisfaisante.

45.3 La Commission examine la note A37-WP/110 présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, note dans laquelle il est question de la nécessité d'adapter les méthodes de formation actuelles au nouvel environnement de l'aviation étant donné les importantes nouvelles technologies de conception, de construction et d'utilisation des aéronefs. Il est proposé aussi dans cette note que l'Assemblée soit invitée à faire référence à la nécessité pour les titulaires de certificats de type d'aéronefs d'indiquer la teneur minimale de la formation de type des pilotes et du personnel de certification de maintenance d'aéronefs.

45.4 Dans la note A37-WP/111, le Comité aéronautique inter-états de la communauté d'États indépendants analyse les nouvelles politiques de formation de la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Ce Comité propose que des programmes nationaux, conformes aux normes et spécifications internationales devraient être développés par l'inclusion de nouvelles méthodes de certification des écoles et des établissements de formation.

45.5 Dans la note A37-WP/138, le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) propose la reconnaissance et la certification par l'OACI de la prochaine génération d'avions légers (moins de 600 kilos). L'IAOPA estime qu'il serait plus économique de former les pilotes sur les NGLA, ce qui serait par conséquent, plus avantageux pour le passage des professionnels de l'aviation à la prochaine génération.

45.6 L'*International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations* (IFATSEA) présente la note A37-WP/160, qui contient une analyse sur la nécessité d'harmoniser la formation du personnel ATSEP et propose l'inclusion d'éléments sur ce personnel dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

45.7 Pour ce qui concerne la spécification relative à la nécessité pour les titulaires de certificats de type d'aéronefs d'indiquer la teneur minimale de la formation de type des pilotes et du personnel de certification de maintenance d'aéronefs, des préoccupations sont exprimées sur le fait que la responsabilité du titulaire d'un tel certificat ne devrait pas porter sur tout le cycle de vie d'un aéronef et

que les programmes de formation devraient relever de la responsabilité de l'exploitant, son État assurant la supervision spécifiée dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

45.8 Plusieurs autres observations sont faites : pour ce qui est de la note A37-WP/160, la délivrance d'une licence n'est pas le seul moyen de démontrer les compétences d'un ATSEP ; les nouvelles dispositions élaborées par l'Équipe spéciale NGAP ne doivent pas avoir trop d'incidences pour les États en développement et des mesures de transition devraient être envisagées si de nouvelles spécifications sont adoptées ; le mandat du NGAP devrait être élargi en temps voulu pour inclure le perfectionnement des compétences des professionnels des aéroports.

45.9 La notion d'accréditation et de l'annotation mentionnée dans la note A37-WP/64 suscite des demandes d'explication et l'expression de quelques préoccupations car elle entrerait en conflit avec les responsabilités qu'a l'État d'approuver la formation. Il a été demandé aussi que l'OACI prête une attention particulière aux concepts émergents, tels que celui de la licence de pilote en équipage multiple (MPL) et l'initiative de l'IATA sur la formation et les qualifications (ITQI) avant leur application générale ; les efforts dans ce domaine ne devraient pas avoir pour effet de dégrader les normes de formation pour atténuer les pénuries de personnel envisagées.

45.10 Étant donné la portée considérable de ces diverses propositions, il est convenu qu'elles devraient toutes être renvoyées au Conseil pour complément d'examen et que le Conseil devrait être encouragé à les examiner d'urgence. Il est indiqué à la Commission que le Secrétaire général a adopté une Politique OACI de formation en aviation civile qui décrit la portée de l'activité de l'OACI en matière d'annotation des licences.

45.11 La République de Corée (A37-WP/232) et l'Oman et la CAAC (A37-WP/336 et A37-WP/337) présentent des notes d'information sur ce sujet.