



A36-WP/359  
P/57  
26/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 30 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Cette dernière recommande à la Plénière d'adopter les Résolutions 30/1 et 30/2.

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

**Point 30 : Autres questions se rapportant à la sécurité****30.1 Spécifications relatives aux compétences linguistiques**

30.1.1 La Commission est saisie de la note A36-WP/151, qui contient un rapport du Conseil de l'OACI sur l'avancement de la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ainsi qu'un projet de résolution destinée à atténuer l'effet du retard pris par certains États pour se conformer à ces spécifications, qui figurent dans l'Annexe 1. Les pilotes qui ne satisfont pas aux exigences en matière de compétences linguistiques devront obtenir la permission expresse des autres États pour effectuer des vols dans l'espace aérien relevant de leur juridiction. Les États qui ne seront pas en mesure de respecter la date d'application du 5 mars 2008 seront instamment invités à élaborer des plans de mise en œuvre comprenant des mesures provisoires pour atténuer le risque et à mettre leurs plans à la disposition de tous les autres États. La Secrétaire informe la Commission que si la résolution proposée est approuvée, une série d'ateliers sera organisée dans chaque Région de l'OACI afin d'aider les États à élaborer leurs plans de mise en œuvre. La résolution propose aussi que l'OACI établisse des critères d'épreuve linguistique harmonisés à l'échelle mondiale. La Secrétaire indique également qu'un mécanisme OACI d'annotation pour les épreuves linguistiques, comme celui qui est proposé dans la note A36-WP/151, n'est pas prévu dans le budget.

30.1.2 La Commission examine la note A36-WP/68, présentée par la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), dans laquelle l'organisme se dit préoccupé par le fait que de nombreux États ne progressent pas à un rythme satisfaisant dans leurs travaux en vue d'offrir une formation linguistique dans les délais. L'IFATCA demande que l'on rappelle aux États l'importance de ce programme et que les États évitent de mettre en place des mécanismes de compte rendu des carences linguistiques qui créent un système de blâme, car cela serait nuisible pour la sécurité de l'aviation.

30.1.3 Dans la note A36-WP/183, la Fédération aéronautique internationale (FAI) et le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) signalent que certains États ne seront pas en mesure de faire subir des épreuves à tous leurs pilotes et leurs contrôleurs aériens titulaires de licences et de les certifier avant le 5 mars 2008. La note lance un appel pour que l'on réexamine les requêtes de l'IAOPA visant à modifier les normes relatives aux compétences linguistiques pour le vol en régime VFR et à repousser la date d'application jusqu'à ce que l'on ait évalué pleinement les incidences de la norme. La note demande aussi que les épreuves soient normalisées et que l'on simplifie les méthodes d'évaluation.

30.1.4 Il est proposé que les pilotes qui volent en VFR dans un espace aérien non contrôlé soient exemptés des exigences du niveau fonctionnel 4 de l'OACI. La proposition recueille un certain soutien, mais la majorité est contre une telle exemption. L'opinion est émise que durant la période de transition allant du 5 mars 2008 au 5 mars 2011, les États devraient prendre en considération, au titre de l'évaluation des risques, les incidences que les spécifications relatives aux compétences linguistiques auraient sur l'exploitation aéronautique en général.

30.1.5 Un délégué exprime son appui au concept de plan de transition proposé par le Conseil dans le projet de résolution joint à la note A36-WP/151. Cependant, on constate avec préoccupation que l'application d'un tel plan au moyen d'une Résolution de l'Assemblée ne garantirait pas que tous les États contractants accepteraient que des pilotes n'ayant pas les compétences de niveau 4 effectuent des vols dans

leur espace aérien, même si les États qui ont délivré les licences à ces pilotes ont affiché leur plan de mise en œuvre sur le site web de l'OACI. Il est donc recommandé que les plans de transition soient mis en œuvre au moyen d'un amendement de l'Annexe 1, pour qu'ils puissent bénéficier de la reconnaissance internationale prévue par l'article 33 de la Convention. Bien que cette approche suscite un certain appui, la Commission reconnaît qu'il ne sera peut-être pas possible d'amender l'Annexe 1 avant la date d'application du 5 mars 2008 et que la résolution offre une solution pratique. Cependant, étant donné les préoccupations exprimées, la Commission est convenue que le Conseil devrait examiner plus avant la possibilité d'amender l'Annexe 1 et de prendre les mesures appropriées.

30.1.6 Des préoccupations sont exprimées en ce qui concerne le mécanisme OACI d'annotations pour les épreuves en langage aéronautique proposé au paragraphe 3.4 de la note A36-WP/151 et les critères d'épreuves linguistiques harmonisées à l'échelle mondiale du paragraphe 2 du dispositif du projet de résolution qui s'y rattache. Toutefois, la création en temps utile d'un système OACI d'annotation pour les épreuves linguistiques, comme moyen d'aider les États à appliquer uniformément les spécifications de compétences linguistiques, recueille également des appuis.

30.1.7 Il est reconnu qu'il est nécessaire de communiquer, bien avant le 5 mars 2008, des renseignements sur les plans de mise en œuvre des États ou sur leur respect des spécifications compétences linguistiques.

30.1.8 À l'issue des délibérations, la Commission soumet la résolution ci-après à la Plénière, pour adoption :

**Résolution 30/1 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que pour empêcher des accidents, l'OACI a introduit des dispositions linguistiques visant à garantir que le personnel de la circulation aérienne et les pilotes sont aptes à assurer et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais, y compris des spécifications en vertu desquelles l'anglais sera disponible, sur demande, à toutes les stations au sol qui assurent des services à des aéroports et sur des routes désignés utilisés par des services aériens internationaux,

*Reconnaissant* que les dispositions linguistiques renforcent l'exigence d'utiliser les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les situations auxquelles elles s'appliquent,

*Reconnaissant* que les États contractants ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques avant le 5 mars 2008,

*Reconnaissant* que certains États contractants éprouvent des difficultés considérables à pleinement mettre en œuvre les spécifications relatives aux compétences linguistiques, y compris en ce qui concerne la mise en place de moyens de formation et de contrôle linguistiques,

*Reconnaissant* que certains États contractants auront besoin d'un délai supplémentaire après la date d'application pour se conformer aux dispositions relatives aux compétences linguistiques,

*Considérant* qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à une norme ou procédure internationale a l'obligation d'en notifier immédiatement l'OACI,

*Considérant* qu'en application de l'alinéa b) de l'article 39 de la Convention, tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions,

*Considérant* qu'en application de l'article 40 de la Convention, aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre (A36-WP/151 TE/36, Appendice A, page A-2),

1. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;

2. *Charge* le Conseil d'appuyer les États contractants dans leur mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques en fixant des critères d'épreuve linguistique harmonisés à l'échelle mondiale ;

3. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas en mesure de respecter les spécifications de compétences linguistiques d'ici la date d'application d'afficher sur le site web de l'OACI leurs plans de mise en œuvre des compétences linguistiques, incluant les mesures provisoires qu'ils prennent en vue d'atténuer le risque, selon les besoins, pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs de station aéronautique participant à des vols internationaux, en se fondant sur ce qui est énoncé dans les règles pratiques ci-dessous et les éléments indicatifs de l'OACI ;

4. *Charge* le Conseil de donner des orientations aux États sur l'élaboration de plans de mise en œuvre, notamment une explication des mesures d'atténuation du risque, afin de permettre aux États contractants de produire leurs plans dès que possible, mais avant le 5 mars 2008 ;

5. *Prie instamment* les États contractants de lever l'obligation, prévue par l'article 40 de la Convention, d'obtenir une permission pour effectuer des vols dans l'espace aérien relevant de leur juridiction, dans le cas des pilotes qui ne satisfont pas encore aux spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques, pendant une période ne dépassant pas trois ans après la date d'application du 5 mars 2008, à condition que les États qui ont délivré ou validé les licences aient mis leurs plans de mise en œuvre à la disposition de tous les autres États contractants ;

6. *Prie instamment* les États contractants de ne pas restreindre l'entrée de leurs exploitants d'aéronefs de transport commercial ou d'aviation générale dans l'espace aérien relevant de la juridiction ou de la responsabilité d'autres États où les contrôleurs de la circulation aérienne ou les opérateurs radio de station aéronautique ne répondent pas encore aux spécifications de compétences linguistiques, pendant une période ne dépassant pas trois ans après la date d'application du 5 mars 2008, à condition que ces États aient mis leurs plans de mise en œuvre à la disposition de tous les autres États contractants ;

7. *Prie instamment* les États contractants de fournir des renseignements sur le niveau qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques lorsque l'OACI en fait la demande ;

8. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre des spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-16.

### **Règles pratiques**

#### **Les États contractants qui ne sont pas en mesure de satisfaire aux spécifications relatives aux compétences linguistiques d'ici le 5 mars 2008 devraient :**

1. élaborer des plans de mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques qui incluent les éléments suivants :
  - a) un calendrier d'adoption des spécifications relatives aux compétences linguistiques dans leur réglementation nationale ;
  - b) un calendrier de mise en place des capacités en matière de formation et d'évaluation linguistiques ;
  - c) une description d'un système d'établissement des priorités selon les risques pour déterminer les mesures provisoires à mettre en place jusqu'à ce que les spécifications relatives aux compétences linguistiques soient pleinement respectées ;
  - d) une procédure pour annoter les licences en vue d'indiquer le niveau de compétence linguistique du titulaire ;
  - e) la désignation d'un responsable national pour ce qui est du plan de mise en œuvre des compétences en anglais ;
2. rendre disponibles à tous les autres États contractants leurs plans de mise en œuvre des compétences linguistiques en les affichant sur le site web de l'OACI dès que possible, mais avant le 5 mars 2008 ;
3. notifier à l'OACI les différences par rapport aux normes et pratiques recommandées relatives aux compétences linguistiques ;
4. publier les différences par rapport aux spécifications relatives aux compétences linguistiques, en relation avec la fourniture de services de navigation aérienne, dans leurs publications d'information aéronautique.

## 30.2 Questions relatives aux aéroports

30.2.1 La Commission examine la note A36-WP/14, dans laquelle le Conseil rend compte de la mise en œuvre mondiale des spécifications de l'Annexe 14 — *Aérodromes, Volume 1 — Conception et exploitation technique des aérodromes*, relatives à la certification des aérodromes. Le rapport souligne l'importance de la certification des aérodromes vu la tendance de plus en plus marquée à l'autonomie et la privatisation des aérodromes et met en évidence le peu de progrès réalisé dans la mise en œuvre des spécifications, y compris les systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

30.2.2 Dans la note A36-WP/169, le Conseil international des aéroports (ACI), tout en prenant acte des conclusions de la note A36-WP/14, présente ses activités visant à renforcer la sécurité dans les aéroports et propose une série de mesures pour faire face aux questions soulevées.

30.2.3 La note A36-WP/220, présentée par la Chine, recommande de modifier la portée des dispositions de l'Annexe 14, Volume 1, et d'intégrer des dispositions portant sur les nouveaux éléments concernant les aéroports, comme les systèmes de gestion de l'information aux aérodromes. De plus, la note propose que l'OACI étudie la possibilité d'élaborer des SARP supplémentaires sur les marques et les panneaux de signalisation d'aire de trafic, pour tenir compte des dispositions ayant trait à la limitation des obstacles. Le délégué de la Chine suggère en outre que l'OACI envisage d'élever au rang de SARP les éléments indicatifs sur la gestion de la sécurité figurant dans le *Manuel sur la certification des aérodromes* (Doc 9774) et dans le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137).

30.2.4 La Commission note le degré relativement faible de mise en œuvre des spécifications concernant la certification des aérodromes, y compris les SGS, et invite instamment les États à entreprendre la certification des aérodromes, à titre prioritaire, et à veiller à ce que des SGS soient mis en place à leurs aérodromes. La Commission prend également note des suggestions faites à l'OACI de tenir des ateliers/séminaires supplémentaires sur la certification des aérodromes et les systèmes de gestion de la sécurité des aérodromes, y compris d'élaborer des orientations uniformes et harmonisés sur ces systèmes.

30.2.5 La Commission se félicite de l'offre de l'ACI de travailler de concert avec l'OACI pour améliorer le degré de mise en œuvre des spécifications relatives à la certification des aérodromes, et :

- a) reconnaît que le nombre d'aéroports certifiés, ainsi que le nombre d'aéroports ayant mis en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, devraient être rapidement augmentés ;
- b) demande aux organismes de réglementation de respecter les normes de l'Annexe 14, Volume 1, et d'éviter toute surréglementation excessive et coûteuse ;
- c) convient que les États devraient promouvoir le partage des leçons apprises en matière de sécurité ;
- d) convient que, suite à l'étude des dispositions de l'Annexe 14 pour le code de référence F, le Conseil de l'OACI devrait envisager un réexamen des dispositions pour tous les autres codes, jusqu'au code de référence E.

30.2.6 La Commission approuve l'intention de la recommandation de l'ACI voulant que les États élaborent des dispositions réglementaires imposant aux exploitants d'aéronefs et aux services d'escale de signaler tous les accidents et les incidents survenant dans les aéroports, mais elle estime que cette exigence est en fait comprise dans la mise en œuvre des SGS dans les aéroports.

30.2.7 La Commission note les propositions contenues dans la note A36-WP/220 et convient de les renvoyer au Conseil pour qu'il y donne suite, s'il y a lieu.

30.2.8 La Commission prend note des renseignements fournis par la Chine dans les notes A36-WP/219 et A36-WP/221, qui traitent respectivement de la gestion des risques liés à la faune dans les aéroports et des mesures prises pour élaborer et mettre sur pied des SGS dans les aéroports. Elle prend également note des renseignements présentés par l'Inde dans la note A36-WP/160, au sujet de la mise en œuvre des spécifications de l'Annexe 14, Volume 1, relatives à la certification des aérodromes dans ce pays.

### 30.3 Navigabilité

30.3.1 La Commission examine la note A36-WP/206 et prend acte des renseignements complémentaires présentés par les États-Unis et le Secrétariat de l'Ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement dans la note A36-WP/207.

30.3.2 La note A36-WP/206 contient des propositions visant à susciter un plus grand engagement mondial envers le développement de systèmes de remplacement de lutte contre l'incendie aux hydrocarbures halogénés (halons) destinés à être transportés dans les compartiments cargos des aéronefs. La note propose aussi de rendre graduellement obligatoires les remplacements des halons dans les toilettes des aéronefs de transport, dans les moteurs/groupes auxiliaires de puissance et dans les extincteurs portatifs. La Commission appuie la note A36-WP/206 et la résolution proposée, sans modification.

30.3.3 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante.

### **Résolution 30/2 : Remplacement des halons**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les halons contribuent aux changements climatiques et ne sont plus produits par accord international étant donné qu'il s'agit de produits chimiques appauvrissant la couche d'ozone, et qu'ils sont utilisés depuis 45 ans comme agents extincteurs dans les aéronefs de transport commercial,

*Reconnaissant* qu'il faut faire beaucoup plus car les réserves disponibles d'halons diminuent et la communauté environnementale commence à s'inquiéter de l'absence de progrès substantiels dans l'aviation,

*Reconnaissant* que la norme de performance minimale pour chaque application des halons a déjà été élaborée par le Groupe de travail international sur la protection contre les incendies des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

*Reconnaissant* qu'il existe des exigences strictes spécifiques aux aéronefs pour chaque application d'halons qui doivent être respectées avant qu'un remplacement ne puisse s'effectuer,

*Reconnaissant* que bien que certains progrès aient été réalisés dans le développement d'un remplacement des halons pour plusieurs aspects de l'exploitation des aéronefs, aucun progrès réel n'a été réalisé dans le remplacement des halons utilisés dans les compartiments cargos, ce qui est de loin la plus importante application des agents extincteurs,

*Reconnaissant* que toute stratégie de remplacement des halons doit dépendre de solutions de rechange qui ne constituent pas un risque inacceptable pour l'environnement ou la santé, comparativement aux halons qu'ils visent à remplacer,

1. *Convient* de la nécessité urgente de développer et d'introduire des remplacements des halons dans l'aviation civile ;

2. *Prie* instamment les États de conseiller à leurs constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, fournisseurs de produits chimiques et compagnies fournissant des extincteurs de progresser à un rythme plus rapide dans l'introduction de solutions de rechange pour les halons utilisés dans les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance, les extincteurs portatifs et les toilettes, ainsi que dans la recherche de remplacements supplémentaires des halons pour les moteurs/groupes auxiliaires de puissance et les compartiments cargos ;

3. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2011 pour le remplacement des halons :

— dans les toilettes des aéronefs de production nouvelle ;

— dans les toilettes, les extincteurs portatifs, les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type a été présentée ;

4. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2014 pour le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs des aéronefs de nouvelle production ;

5. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international pour la protection contre les incendies dans les systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (UNEP), par l'intermédiaire de son Comité des options techniques pour les halons du Groupe d'experts sur l'évaluation de la technologie et de l'économie, concernant la question du remplacement des halons dans l'aviation civile ;

6. *Décide* que le Conseil rendra compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée des progrès réalisés en matière de remplacement des halons dans l'aviation civile.

#### 30.4 Délivrance des licences et formation

30.4.1 La Commission examine les notes A36-WP/190 et A36-WP/191, présentées par les États suivants : Antigua-et-Barbuda, Barbade, Dominique, Grenade, Guyane, Haïti, Jamaïque, Sainte-Lucie, Saint-Kitts et Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Trinité-et-Tobago. L'objet de la note WP/190 est d'appeler l'attention sur la formation en aviation et le rôle clef qu'elle joue dans la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Elle recommande que la formation en aviation ait la priorité au sein de l'OACI et que des ressources appropriées soient allouées en conséquence au Groupe central TRAINAIR. La note A36-WP/191 propose que l'OACI crée des normes supplémentaires de sécurité dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, concernant les fournisseurs de services de manutention au sol pour les aéronefs, y compris des dispositions relatives à la certification. La note propose aussi que l'on exige des exploitants internationaux qu'ils ne fassent appel qu'à des fournisseurs de service de manutention au sol qui sont certifiés conformément aux normes proposées.

30.4.2 La Commission examine la note A/36-WP210, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et par l'International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA). Cette note propose d'introduire des normes OACI pour la certification de tous les fournisseurs de services de navigation aérienne, y compris les services de maintenance et les fournisseurs de pièces critiques, d'établir des normes de délivrance des licences pour les spécialistes en électronique de la sécurité du trafic aérien (ATSEP) qui s'occupent des fonctions sensibles du point de vue de la sécurité ou de la sûreté, et d'élaborer des normes régissant les limites des temps de travail des contrôleurs du trafic aérien et des fonctions ATSEP.

30.4.3 En ce qui concerne la note A36-WP/190, la Commission reconnaît qu'une bonne formation est essentielle pour rendre possible un système sûr et efficace d'aviation civile internationale et que l'OACI devrait continuer à appuyer les efforts des États dans la fourniture d'une formation. Cependant, elle estime qu'il n'est pas approprié que la Commission fasse des recommandations sur la manière dont les fonctions de soutien à la formation devraient être organisées au sein du Secrétariat de l'OACI car il s'agit d'un domaine qui relève du Secrétaire général et dont il est responsable.

30.4.4 L'élaboration de normes et d'éléments indicatifs pour la certification, la supervision et la surveillance des fournisseurs de services de manutention pour les aéronefs, dont il est question dans la note A36-WP/191, reçoit l'appui de certains délégués. Cependant, la majorité estime qu'un système de gestion de la sécurité (SGS) efficace établi à l'aérodrome et au niveau de l'exploitant permettrait d'atteindre les objectifs fixés. Il est aussi noté que le programme d'audit des services de manutention au sol lancé par l'IATA, présenté dans la note d'information A36-WP/122, fournirait des renseignements utiles pour appuyer les SGS des aéroports et des exploitants.

30.4.5 La majorité des délégués qui formulent des observations sur la note A36-WP/210 appuient les mesures proposées par l'ITF et l'IFATSEA concernant les normes de délivrance des licences applicables aux ATSEP. Cependant, se fondant sur l'expérience de leur propre État, certains délégués estiment que ces normes n'amélioreraient pas la sécurité. La Commission convient que l'idée de fixer des exigences pour la délivrance des licences ATSEP pourrait être soutenue en principe mais devait être renvoyée au Conseil de l'OACI pour plus ample examen, compte tenu de ses incidences financières.

30.4.6 La Commission prend acte aussi des notes d'information A36-WP/164 et A36-WP/165 et Rectificatifs n<sup>os</sup> 1 et 2, présentés par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ainsi que de la note A36-WP/189 présentée par Singapour.

### 30.5 **Questions diverses**

30.5.1 La Commission examine la note A36-WP/280 présentée par l'ITF. Cette note rend compte de l'historique et de la situation actuelle de la réglementation sur la sécurité et la santé au travail et de la nécessité des SARP qui aideraient à garantir la sécurité et la santé des membres des équipages de conduite sur leur lieu de travail. La Commission prend acte de cette note sans observations.

— FIN —