



A39-WP/514
P/44
4/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 35 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 35 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 35/1 est recommandée pour adoption par la Plénière.

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

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne**Normalisation axée sur le halon et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs***

35.1 La Commission est saisie de la note A39-WP/35, présentée par le Conseil, qui fait le point sur les activités d'établissement de normes, notamment l'élaboration d'un programme des travaux de navigation aérienne et d'une feuille de route pour la normalisation et la réactivation de la Table ronde sur les normes, et elle analyse les perspectives pour le prochain triennat et au-delà en ce qui concerne l'élaboration de dispositions de l'OACI. La Commission prend acte des travaux effectués depuis la 38^e session de l'Assemblée et note que, sous réserve d'une priorisation, le Conseil continuera à mener des activités d'établissement de normes qui évoluent et parviennent à maturité conformément aux plans mondiaux et aux questions émergentes. La Commission recommande également le renforcement de l'étude d'impact dans le processus d'élaboration des SARP et une meilleure accessibilité au programme des travaux de navigation aérienne.

35.2 La Commission examine la note A39-WP/86, présentée par les États-Unis, concernant le renforcement de la mise en œuvre des dispositions relatives à l'aviation internationale. Elle appuie les mesures proposées dans la note qui ont trait à la nécessité d'examiner les processus liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des SARP et des PANS. La note est largement appuyée. Au cours de plus amples délibérations, les avantages des nouvelles évaluations des incidences et la nécessité pour l'OACI de tirer parti au maximum de l'expérience acquise par les États, l'industrie et d'autres parties prenantes sur des concepts éprouvés sont reconnus, tout en reconnaissant la responsabilité finale des États dans le processus de validation des SARP. Cette pratique a été utilisée pour l'élaboration de la huitième édition de l'Annexe 6, Partie 2, des spécifications techniques de l'industrie ayant été prises en compte dans le processus de normalisation. L'importance de la stabilité des SARP pour la planification de la mise en œuvre est également soulignée. La Commission reconnaît que l'OACI a en cours plusieurs initiatives qui pourraient résoudre les questions soulevées dans la note A39-WP/86 et elle note que l'OACI tiendra compte de cette note dans la poursuite de ces initiatives. La Commission constate aussi que cette note est également examinée au titre du point 27 de l'ordre du jour et convient de renvoyer au Comité exécutif l'examen du projet proposé de résolution de l'Assemblée. La Commission note les préoccupations exprimées par quelques États qui mettent en garde contre une participation plus large de l'industrie dans le processus d'élaboration des SARP.

35.3 La Commission examine la note A39-WP/83 Révision n° 1, présentée par les États-Unis, qui souligne le caractère critique des essais techniques pour la mise en œuvre réussie des nouvelles procédures de navigation aérienne et recommande l'élaboration d'éléments indicatifs sur la conception d'essais de nouvelles technologies liées à l'aviation civile et leur exécution dans l'espace aérien océanique. La Commission note qu'une première étape pourrait consister en l'utilisation des meilleures pratiques des différentes régions, et que l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* contiennent des dispositions relatives aux évaluations de la sécurité, à la consultation des parties prenantes et aux notifications concernant les essais techniques. Elle appuie la suite à donner proposée et en recommande le renvoi au Conseil pour un examen plus approfondi.

35.4 La note A39-WP/87 est retirée par les États qui devaient la présenter (Australie, États-Unis, Nouvelle-Zélande et Singapour).

35.5 Une note d'information est présentée par les États-Unis (A39-WP/202).

35.6 La Commission examine la note A39-WP/36, présentée par le Conseil ; cette note contient un rapport d'avancement sur l'élaboration de produits de remplacement des hydrocarbures halogénés (halons) utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils. La note contient également un amendement de la Résolution A38-9 — *Remplacement des halons* et une proposition de remplacement des halons dans les systèmes d'extinction des compartiments de fret pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024.

35.7 La note A39-WP/90, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), appuie le projet de résolution présenté dans la note WP/36 et souligne l'engagement de l'industrie à respecter la date limite de 2024 proposée pour le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret. La note A39-WP/90 contient aussi un rapport sur les progrès réalisés et les difficultés rencontrées dans l'élaboration de solutions viables pour le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie de bord. À ce sujet, cette note, de même que la note A39-WP/235 Révision n° 1, présentée par l'ICCAIA, l'IATA et l'IBAC, informent l'Assemblée que les États et l'industrie ne respecteraient pas la date d'application de la norme contenue dans chaque partie de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* concernant le remplacement du halon dans les extincteurs portatifs, en raison de l'absence de solution de rechange ainsi que des approbations environnementales et techniques complexes qu'il faut obtenir pour produire et installer un agent de remplacement.

35.8 La Commission note les progrès accomplis dans l'élaboration d'une solution de rechange viable pour les halons contenus dans les extincteurs portatifs et reconnaît les efforts faits par l'OACI pour promouvoir l'élaboration et l'utilisation de produits de remplacement sans halons dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs. Elle note également que la norme de l'Annexe 6, si elle est mise en œuvre, pourrait avoir une incidence défavorable sur l'exploitation d'aéronefs pour lesquels un certificat de navigabilité a été délivré pour la première fois le 31 décembre 2016 ou après cette date. À la lumière des délibérations, la Commission convient de recommander que le Conseil, de toute urgence, recoure à toute procédure accélérée qu'il a à sa disposition pour renoncer au mécanisme de consultation, écourter le cycle de publication et reporter la date d'application des dispositions de l'Annexe 6 concernant les aéronefs pour lesquels le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 31 décembre 2016 ou après cette date. La Commission convient aussi d'une nouvelle date d'application fixée au 31 décembre 2018 et recommande que l'Assemblée charge le Conseil de prendre des mesures en fonction de cette date. De surcroît, la Commission recommande que l'OACI soit chargée d'élaborer des orientations appropriées à l'appui d'une approche harmonisée qui atténuera toutes les difficultés auxquelles seront confrontés les aéronefs concernés durant la période pendant laquelle la disposition actuelle est applicable et avant l'entrée en vigueur de la nouvelle date d'application.

35.9 Un large appui est exprimé en faveur de la résolution destinée à remplacer la Résolution A38-9 qui figure dans l'appendice à la note WP/36. L'importance d'accélérer l'élaboration et la mise en œuvre d'agents de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie utilisés dans l'aviation civile est soulignée au cours des délibérations, et un appui ferme est manifesté pour le respect strict des échéances spécifiées dans le projet de résolution de l'Assemblée. À la lumière des délibérations, la Commission soumet la résolution suivante à la Plénière pour adoption :

Résolution 35/1 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance des systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs pour la sécurité des vols,

Reconnaissant que les hydrocarbures halogénés (halons) ont été pendant plus de cinquante ans les principaux agents extincteurs utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Considérant que, suite à une entente internationale, la production de halons a cessé parce que leur présence dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone et aux changements climatiques,

Reconnaissant qu'il faut faire davantage en raison de la diminution des réserves disponibles de halons et de l'incertitude les concernant et que la communauté environnementale continue de s'inquiéter du fait que l'on n'a pas mis au point de produits de remplacement des halons pour tous les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Reconnaissant que les spécifications de performances minimales pour chaque application de halons ont déjà été élaborées par le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

Reconnaissant qu'il existe pour chaque application de halons des exigences strictes spécifiques aux aéronefs qui doivent être satisfaites avant qu'un produit de remplacement ne puisse être introduit,

Reconnaissant que l'industrie des constructeurs d'aéronefs a établi des mécanismes pour la participation des parties prenantes à l'élaboration de solutions communes pour le remplacement des halons selon un calendrier réaliste pour ce qui est des applications concernant les compartiments de fret,

Reconnaissant que, comme leur production est interdite en vertu d'une entente internationale, les halons sont désormais obtenus exclusivement par récupération, régénération et recyclage et que le recyclage des halons doit donc être rigoureusement contrôlé pour prévenir la possibilité que des halons contaminés ne soient fournis à l'industrie aéronautique civile,

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

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret des aéronefs ;
2. *Prie instamment* les États de déterminer les réserves et la qualité des halons qu'ils détiennent et d'en assurer le suivi ;

3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, sur la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;
4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries pour les applications moteurs/GAP et au Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;
5. *Encourage* les États à appuyer les mesures visant à réduire au minimum les émissions de halons non nécessaires qui se produisent en l'absence de tout incendie compromettant la sécurité et à assurer une meilleure gestion et une meilleure préservation des réserves de halons existantes ;
6. *Charge* le Conseil d'exiger le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret utilisés dans les aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024 ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-9.

Article 21 de la Convention de Chicago, questions transfrontalières, vols d'ambulances aériennes, Annexe 1 — Licences du personnel et Annexe 5 — Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol

35.10 Lors de sa présentation de la note A39-WP/159 sur les difficultés que pose la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago, la France indique que la note porte essentiellement sur des questions juridiques qui seront examinées à la Commission juridique. En conséquence, cette note ne fait pas l'objet de délibérations à la Commission technique.

35.11 La Commission examine la note A39-WP/81, présentée par les États-Unis, et la note A39-WP/237, présentée par le Groupe de travail aéronautique, qui traitent de questions concernant l'augmentation des transferts transfrontaliers d'aéronefs. Les mesures proposées dans ces notes de travail sont liées aux travaux examinés dans la note A39-WP/159, présentée par la France, et dans la note A39-WP/123, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA). À la lumière des délibérations, la Commission reconnaît la complexité des obligations en matière de supervision de la sécurité pour l'ensemble des participants en raison de l'évolution rapide des opérations mondiales de location d'aéronefs. Elle appuie les mesures proposées dans les notes A39-WP/81 et A39-WP/237. S'agissant de la proposition d'élaborer des mécanismes pour évaluer et reconnaître les programmes et les produits des États, des organisations internationales et des parties prenantes de l'aviation, la Commission convient de la renvoyer au Conseil pour un examen plus approfondi et reconnaît que les mécanismes susmentionnés pourraient alléger le fardeau de supervision des États.

35.12 La Commission convient également que les mesures concernant la transférabilité transfrontalière visées dans les notes A39-WP/81 et A39-WP/237, tout en assurant un haut niveau de sécurité, devraient être renvoyées au Conseil pour un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources

extrabudgétaires. Ces travaux devraient faire appel aux compétences de toutes les parties prenantes, y compris des organisations professionnelles d'exploitants.

35.13 L'Association internationale du transport aérien (IATA) fournit la note d'information A39-WP/166.

35.14 La note A39-WP/199, présentée par l'Afrique du Sud, traite de la nécessité de mener des activités de recherche-développement sur les SARP médicales, ainsi que de l'établissement d'un système mondial de collecte et d'analyse de données sur les ambulances aériennes. Bien que la Commission appuie la nécessité de mener des recherches sur les éléments de l'exploitation de ces ambulances liés à la sécurité et aux maladies transmissibles, la possibilité d'élaborer des SARP relatives aux ambulances aériennes et de créer un système de collecte et d'analyse de données sera renvoyée au Conseil pour un examen plus approfondi tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

35.15 La Commission examine la note A39-WP/249, présentée par le Brésil, qui défend l'idée d'une révision des exigences de l'OACI en matière de compétences linguistiques. Bien que cette note présente des points de vue qui pourraient être pris en compte lors de futures révisions des dispositions, la Commission estime qu'elle n'apporte pas de preuves suffisantes démontrant que les exigences actuelles en matière de compétences linguistiques représentent une menace pour la sécurité. Il pourrait aussi être prématuré de procéder à une telle révision lors du triennat à venir. La mise en œuvre des dispositions relatives aux compétences linguistiques a exigé des efforts énormes de la part des États et à ce stade, la modification des exigences ajouterait un fardeau administratif car elle nécessiterait que tous les titulaires d'une licence soient à nouveau testés selon une échelle d'évaluation révisée. L'appui continu des États est encore requis et des données supplémentaires s'avèrent nécessaires sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des dispositions relatives aux compétences linguistiques avant de revoir celles-ci. Il est décidé que la nécessité de réviser les exigences en matière de compétences linguistiques pourrait être étudiée après la collecte, à travers différentes initiatives de l'OACI, de données supplémentaires sur la mise en œuvre. Une fois ces données disponibles, il faudrait aussi saisir l'occasion d'envisager des dispositions qui s'appliquent aux technologies émergentes.

35.16 La Commission examine la note A39-WP/186, présentée par l'Argentine, et la note A39-WP/334, présentée par la Chine, qui encouragent l'OACI à étudier la possibilité de mettre en œuvre un système électronique de délivrance des licences du personnel dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel* avec comme objectif d'améliorer l'efficacité. Bien que la Commission reconnaisse que les travaux liés à cette question demanderont du temps et pourraient nécessiter des mesures d'atténuation pour remédier à d'éventuels problèmes de sûreté, elle convient de recommander le renvoi au Conseil de la question de la délivrance des licences du personnel par voie électronique comme option de remplacement du papier ou d'autres matières appropriées dans l'Annexe 1.

35.17 La Commission examine la note A39-WP/160, présentée par les Émirats arabes unis, qui rappelle les dispositions actuelles de l'Annexe 5 — *Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol*, et donne aux États contractants l'option d'utiliser le Système international d'unités (SI) ou, dans certains cas, les unités hors SI. Cette note encourage les États et les organisations internationales à examiner la nécessité de n'utiliser qu'un seul système d'unités de mesure. À la lumière des délibérations, la Commission convient qu'aucun consensus n'a été trouvé en ce qui concerne la nécessité de réexaminer

les dispositions actuelles de l'Annexe 5 et, de ce fait, les mesures proposées dans cette note de travail ne sont pas appuyées.

35.18 La Commission examine la note A39-WP/104, présentée par la Nouvelle-Zélande, l'Australie et Singapour, qui recommande que l'OACI précise le rôle que la reconnaissance des couleurs joue en aviation et clarifie l'application des normes relatives à l'évaluation des défauts de perception des couleurs. La Commission reconnaît la complexité de l'évaluation de la perception des couleurs et de son application uniforme, qui nécessiterait que l'OACI examine la possibilité d'une harmonisation des résultats des évaluations. La Commission appuie cette note et convient que cette question devrait être renvoyée au Conseil pour un examen plus approfondi tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

35.19 La note A39-WP/257, présentée par l'Argentine, invite le service d'enquête sur les accidents à avoir un correspondant lors des enquêtes pour la fourniture d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. La Commission, notant que la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et le *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) fournissent déjà des orientations pour un tel correspondant, convient de recommander que la question de la nécessité d'élaborer des SARP connexes soit renvoyée au Conseil pour un examen plus approfondi.

35.20 La note A39-WP/255, également présentée par l'Argentine, évoque la nécessité d'avoir des dispositions et des éléments indicatifs de l'OACI relatifs aux procédures d'enquête sur les accidents en ce qui concerne la protection de l'environnement sur le site d'un accident. La Commission convient de recommander que cette proposition soit renvoyée au Conseil pour un examen plus approfondi, notant les réserves exprimées par quelques États quant à l'attribution de ces responsabilités aux services d'enquête sur les accidents.

35.21 La Commission examine la note A39-WP/268, présentée par la République de Corée, qui rappelle qu'il existe dans le cadre du Programme national de sécurité « enquêtes sur les accidents et incidents » un élément du volet « Gestion des risques pour la sécurité nationale » et qu'à cet égard, l'OACI devrait définir plus clairement le champ d'application, l'objet et l'autorité responsable de l'enquête en vue d'une mise en œuvre plus efficace. La Commission convient de recommander le renvoi de cette tâche au Conseil, parallèlement à la question de la nécessité de disposer de SARP et d'éléments indicatifs sur les responsabilités spécifiques du service d'enquête sur les accidents et de l'autorité nationale de l'aviation lors d'une enquête sur un accident, pour un examen plus approfondi.

35.22 Lors de son examen de la note A39-WP/272, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens (FIVAA), la Commission a constaté que, conformément à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, les recommandations de sécurité adressées à l'OACI ont été directement envoyées à l'Organisation, tandis que les recommandations de sécurité d'intérêt mondial n'ont pas été envoyées à l'OACI. La Commission est informée que la question des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) a été pour la première fois débattue lors de la réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division, en 2008. À la suite de l'élaboration d'éléments indicatifs en 2011, les États ont été invités à soumettre leurs recommandations à l'OACI, pour publication sur une page du site web de l'OACI qui a été mise au point et dont le lancement

est prévu en 2017. Sensible à l'absence de SARP concernant les SRGC dans l'Annexe 13 et au fait que les orientations pertinentes de l'OACI ont été publiées, la Commission convient de recommander que la proposition soit renvoyée au Conseil pour un examen plus approfondi. La Commission note également que la note A39-WP/94 (présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, des États membres de la CEAC, et par EUROCONTROL) concernant le besoin d'améliorer le processus et la surveillance des opérations relatives aux recommandations de sécurité, sera examinée au point 37.

Annexe 14 — Aérodrômes

35.23 La note A39-WP/339, présentée par la République dominicaine, décrit les règlements nationaux sur la certification des prestataires des services d'assistance en escale dans les aéroports et invite l'OACI à élaborer les SARP et les éléments indicatifs y afférents. La Commission, relevant que la République dominicaine a pris des mesures réglementaires proactives et que l'OACI élabore déjà des éléments indicatifs sur les services d'assistance en escale, convient que le contenu de la note WP/339 devrait être porté à l'attention du groupe d'experts approprié.

35.24 La Commission examine la note A39-WP/167, présentée par l'IATA, qui décrit le travail actuellement réalisé par l'IATA et d'autres acteurs du secteur pour préserver la qualité du carburant et encourager la diffusion de l'information sur les cas de problème de qualité du carburant. La Commission note que la nature multidisciplinaire de ce sujet devra à l'avenir être prise en compte lors de l'élaboration de dispositions connexes de l'OACI.

35.25 La Commission examine la note A39-WP/282, présentée par l'ACI, CANSO et ICCAIA, qui propose de soutenir le travail actuellement effectué par l'OACI relatif à la révision des spécifications de conception d'aérodrome, avec un accent sur le partage des données de sécurité. Elle reconnaît la nécessité de partager des informations de sécurité entre les États, les aéroports et les autres organisations pour atteindre cet objectif. La Commission note que le travail actuellement réalisé pourra en définitive constituer la base de dispositions de l'Annexe 14, ce qui permettra une plus grande efficacité sans compromettre la sécurité, grâce à un mécanisme de révision et de protection des données spécifiques.

35.26 Une note d'information est présentée par le Comité aéronautique inter-États (A39-WP/307).

GNSS, aéroports situés en haute altitude, météorologie spatiale, SGS des RPAS, ATS à distance

35.27 La Commission examine la note A39-WP/333, présentée par la Chine, et prend note du déploiement en cours du système mondial de navigation par satellite (GNSS) Beidou de la Chine et des services que Beidou s'est engagé à fournir aux utilisateurs de l'aviation civile, y compris un plan pour assurer des services à l'échelle mondiale d'ici 2020. La Commission constate également que les GNSS multifréquences et multiconstellations (MFMC GNSS), tels que le système Beidou et d'autres constellations GNSS de base et systèmes de renforcement, aideraient l'aviation à s'attaquer aux difficultés actuellement rencontrées par le GNSS à simple fréquence et simple constellation. La Commission est informée que ce travail appuyant la mise en service de MFMC GNSS figure déjà dans le programme de travail de l'OACI.

35.28 La Commission examine la note A39-WP/336 Révision n° 1, elle aussi présentée par la Chine, qui décrit l'approche réglementaire de la Chine pour la gestion de l'exploitation délicate des vols aux aéroports situés en haute altitude, souvent en milieu montagneux. La Commission rappelle que bien que des normes figurent à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* sur les qualifications des équipages de conduite concernant les routes et les aérodromes, des éléments indicatifs devraient être élaborés pour ces opérations aériennes, compte tenu de leurs caractéristiques en termes d'exploitation et d'évaluation des risques. La Commission reconnaît que, excepté la formation pour les qualifications des équipages de conduite dans les aérodromes difficiles, les États ne devraient pas imposer d'autres exigences aux exploitants étrangers, et ainsi potentiellement enfreindre l'autorité de supervision de la sécurité de l'État de l'exploitant. La Commission convient de recommander de renvoyer cette proposition au Conseil pour plus ample examen.

35.29 Une note d'information est présentée par la République de Corée (A39-WP/421).

35.30 La Commission examine la note A39-WP/161, présentée par les Émirats arabes unis (EAU), qui décrit le cadre réglementaire supranational élaboré et mis en œuvre par les EAU concernant la supervision de la sécurité des hélistations, et qui fait état des mesures proactives prises par les EAU.

35.31 Les États-Unis changent la note A39-WP/121 en note d'information. Ainsi, il n'y a pas de débat sur cette note.

35.32 La Commission examine la note A39-WP/302, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), qui décrit les enseignements tirés de la mise en œuvre d'une approche par système de gestion de la sécurité (SGS) des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS). La Commission convient de l'importance d'appliquer des processus d'évaluation des risques de sécurité pour l'exploitation de RPAS ainsi que du besoin d'adopter une approche réaliste et pragmatique pour parvenir à la mise en œuvre et à l'acceptation d'un SGS. La Commission est informée que l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs, ainsi que le travail sur la collecte et le partage des meilleures pratiques pour appuyer cette approche, est déjà en cours.

35.33 La Commission examine la note A39-WP/263, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui invite l'OACI à commencer à travailler pour élaborer une réglementation internationale exhaustive de mise en œuvre et d'exploitation des tours de contrôle gérées à distance. La Commission constate que le programme de travail actuel de l'OACI inclut déjà l'ATS à distance et convient que les questions soulevées dans la note de travail, à l'exception de l'interdiction obligatoire du concept de mode simultané, devraient être renvoyées au groupe d'experts concerné. Tout examen devrait tenir compte des facteurs humains et de la possibilité d'avoir recours à des dispositions et à des orientations fondées sur la performance. La Commission rappelle aussi que l'Annexe 1 — *Licences du personnel* définit les connaissances, l'expérience et les compétences requises pour la qualification de contrôle d'aérodrome et que l'approche fondée sur les compétences pour la formation ATC est décrite dans le *Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment* (Doc 10056), qui a été conçu pour veiller à ce que les exigences en matière de connaissances et de compétences soient respectées. La Commission reconnaît que les dispositions de l'Annexe 1 s'appliqueraient nécessairement aux contrôleurs d'aérodrome, que les services soient ou non gérés à distance.

35.34 La France, au nom des 44 États membres de la CEAC, appelle l'attention de la Commission technique sur l'importance d'enquêter sur la résistance de l'aviation moderne aux événements météorologiques spatiaux exceptionnellement violents. La France propose à l'OACI de soumettre une contribution initiale sur ce sujet.

– FIN –