



A39-WP/516
P/46
4/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

**RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE
SUR
LE POINT 37 DE L'ORDRE DU JOUR**

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 37 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique.

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

(5 pages) 16-3868

Point 37 : Autres questions à examiner par la Commission technique**Gestion du stress causé par des incidents critiques, Annexe 1 — Licences du personnel, formation basée sur les compétences et suivi des vols**

37.1 La Commission examine la note A39-WP/253, présentée par l'Argentine, qui porte sur l'utilité que les fournisseurs de services de la circulation aérienne offrent à leurs professionnels des programmes de gestion du stress causé par des incidents critiques. La Commission convient que ces programmes pourraient être bénéfiques et que ce sujet devrait être pris en compte par les groupes d'experts compétents, selon qu'il convient, dans les mises à jour futures des dispositions de l'OACI.

37.2 La note A39-WP/106, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)², ainsi que par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), propose d'analyser et d'examiner la pertinence du cadre actuel de l'OACI concernant l'évaluation de l'aptitude mentale des membres d'équipage de conduite. Cette proposition fait suite à un certain nombre d'accidents dans lesquels la santé mentale des membres d'équipage de conduite s'est révélée être un facteur causal. La Commission, reconnaissant qu'il est souhaitable que l'OACI analyse et examine le cadre actuel de l'Organisation et qu'il serait nécessaire d'assurer la coordination avec les organisations internationales compétentes, convient de recommander que cette proposition soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude, compte tenu des priorités existantes financées au titre du budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

37.3 La Commission examine la note A39-WP/129, présentée par l'Inde, et la note A39-WP/298, présentée par la Fédération internationale des électroniciens de la sécurité aérienne (IFATSEA), qui proposent d'élaborer des exigences sur la délivrance des licences d'électronicien en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) destinées à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*. Elle examine également la note A39-WP/368, Révision n° 1 et Rectificatif n° 1 (français seulement), présentée par le Ghana, qui propose d'insérer dans l'Annexe 1 des exigences sur la délivrance de licences à tous les professionnels de l'aviation de la nouvelle génération, y compris ceux pour lesquels des compétences ont été prévues dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868). La Commission rappelle que des propositions analogues concernant les ATSEP ont été débattues aux 36^e, 37^e et 38^e sessions de l'Assemblée. Elle a noté à ces occasions que la formation assure la compétence, alors que la délivrance d'une licence ne constitue que l'un des moyens de fournir la preuve de cette compétence. La Commission rappelle aussi que l'OACI a établi dans les PANS-TRG des procédures basées sur les compétences pour les ATSEP qui renforceraient et harmoniseraient le niveau des compétences tout en permettant aux États de mettre en œuvre une approche souple à la formation basée sur les compétences. L'instauration d'une licence ATSEP ferait disparaître cette souplesse et augmenterait la charge administrative des États. La Commission reconnaît en outre que le travail des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pourrait s'en ressentir alors que les avantages à tirer de la formation basée sur les compétences et de l'évaluation des ATSEP visées par les PANS-TRG restent à déterminer. La Commission note que rien ne prouve que l'absence d'une licence ATSEP ait une

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

incidence sur la sécurité. Elle n'appuie donc pas la proposition visant à introduire dans l'Annexe 1 des normes sur les ATSEP ou sur toute fonction aéronautique autre que celles qui concernent les équipages de conduite, le personnel de maintenance, les contrôleurs de la circulation aérienne et les agents techniques d'exploitation. Elle convient cependant que les travaux concernant les PANS-TRG devraient se poursuivre comme prévu, reconnaissant que la mise en œuvre des approches basées sur les compétences à la formation et à l'évaluation des fonctions aéronautiques est largement appuyée.

37.4 La Commission examine la note A39-WP/393, présentée par la Fédération internationale des associations de dispatchers (IFALDA), qui appelle l'OACI à suivre une approche basée sur les compétences pour amender sa documentation sur les agents techniques d'exploitation. La Commission reconnaît le rôle important que ces derniers jouent dans les procédures de suivi des vols et note que l'IFALDA appuie les travaux actuels concernant les PANS-TRG. La Commission appuie aussi l'élaboration dans les PANS-TRG de procédures basées sur les compétences pour les agents techniques d'exploitation, ainsi que d'éléments d'orientation, selon qu'il convient, et recommande que la question soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude compte tenu des priorités existantes financées au titre du budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

37.5 Des notes d'information sont présentées par la Slovaquie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL (A39-WP/196) et par le Comité aéronautique inter-États (IAC) (A39-WP/366).

Dispositifs de retenue pour enfants, méthode dynamique de calcul du temps variable de circulation au sol (VTT), cisaillement du vent et base de données sur la certification des aérodromes

37.6 La Commission passe en revue la note A39-WP/214, présentée par le Canada, qui recommande de promouvoir l'harmonisation internationale de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants (CRS) pour donner suite à la publication du *Manuel de l'OACI sur l'approbation et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants* (Doc 10049). Cette note préconise aussi d'harmoniser l'utilisation des CRS et de veiller à ce qu'un niveau acceptable de sécurité soit atteint pour les nourrissons et jeunes enfants qui voyagent en avion. La note A39-WP/300, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et concernant aussi les CRS, recommande l'élaboration d'éléments indicatifs pour la reconnaissance mutuelle des approbations CRS entre États et prie instamment l'OACI d'encourager la mise en œuvre des orientations du Doc 10049. Elle préconise aussi l'organisation de campagnes de promotion de l'utilisation des CRS par les États et l'industrie afin d'accroître la sensibilisation aux CRS et leur utilisation à bord des aéronefs. Sur la base des délibérations, la Commission reconnaît qu'il est nécessaire d'élaborer des dispositions concernant les CRS, y compris la reconnaissance mutuelle des approbations CRS entre États et convient de recommander que la question soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude compte tenu des priorités existantes financées au titre du budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

37.7 La note A39-WP/286, présentée par l'Inde, donne des renseignements sur une nouvelle méthode de calcul du temps variable de circulation au sol (VTT), appelée méthode dynamique de calcul du VTT, qui renforce la méthode fixe de calcul communément utilisée aux aéroports où l'on applique les méthodes décisionnelles collaboratives (ACDM). Cette note propose aussi d'imposer la méthode dynamique de calcul du VTT basée sur des facteurs locaux, afin de réduire les écarts par rapport à l'heure cible de décollage (TTOT) aux aéroports. La Commission note qu'il importe de mettre en correspondance le calcul du temps variable de circulation au sol et les conditions particulières d'un aérodrome donné et,

étant donné que les ACDM sont déjà inscrites au programme des travaux de l'Organisation, elle convient que le contenu de la note devrait être porté à l'attention du groupe d'experts compétent.

37.8 La Commission passe en revue la note A39-WP/287, présentée par la Fédération de Russie, qui porte sur l'état mondial de l'élaboration et de l'utilisation de systèmes sol de détection du cisaillement du vent dans les basses couches et qui recommande de poursuivre les travaux pour normaliser ces systèmes. La Commission note que le *Manuel sur le cisaillement du vent dans les basses couches* (Doc 9817) contient des éléments indicatifs exhaustifs destinés à aider à la compréhension de ce phénomène météorologique et à la mise en œuvre des dispositions connexes de l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*. Elle convient que cette proposition mérite d'être approfondie, l'accent étant mis sur le développement des éléments indicatifs existants plutôt que sur des prescriptions, et elle recommande de la renvoyer au Conseil pour complément d'étude, sous réserve de la disponibilité de ressources.

37.9 La Commission examine la note A39-WP/241, présentée par les États-Unis, qui demande l'appui de l'OACI pour constituer et tenir à jour une base de données centralisée sur l'état de certification de chaque aéroport, en tenant compte de la législation nationale sur la certification des aéroports. La Commission reconnaît que, en fonction de la plate-forme utilisée, les implications d'une telle base de données au niveau des ressources pourraient être significatives et que cette proposition n'est pas inscrite au programme de travail actuel de l'OACI. Néanmoins, elle convient que cette proposition justifie d'être approfondie et recommande de la renvoyer au Conseil pour complément d'étude, compte tenu des priorités existantes financées au titre du budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et traduction arabe de « marchandises dangereuses »

37.10 La Commission examine la note A39-WP/94, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, concernant la nécessité d'examiner les possibilités de rendre plus efficaces le traitement et le suivi des mesures prises pour donner suite aux recommandations de sécurité. Cette note appelle l'OACI à recenser ces possibilités et, s'il y a lieu, à proposer d'apporter des amendements à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Appuyant cette note et rappelant les débats et les mesures prises en ce qui concerne la note A39-WP/272 au titre du point 35 de l'ordre du jour, la Commission convient de recommander que la proposition visant à ce que l'OACI adopte un processus pour recenser les recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude. La Commission convient également que les éléments relatifs au traitement et au suivi des recommandations de sécurité soient renvoyés au groupe d'experts compétent.

37.11 Il est pris acte d'une note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC) (A39-WP/365).

37.12 La Commission examine la note A39-WP/157, présentée par les Émirats arabes unis, qui recommande d'apporter un changement à la traduction arabe du terme « marchandises dangereuses » lorsqu'il est mentionné dans la documentation de l'OACI. La Commission convient que cela pourrait être nécessaire mais que la question devrait d'abord être soulevée par l'OACI au Comité d'experts des Nations Unies du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé

de classification et d'étiquetage des produits chimiques avant d'examiner quelque changement que ce soit de la documentation de l'OACI. Cela permettrait une harmonisation avec les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses : Règlement type, document sur lequel se basent l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284).

37.13 Des notes d'informations sont présentées par l'Argentine (A39-WP/176 et A39-WP/178), les Émirats arabes unis (A39-WP/318 et A39-WP/319), les États-Unis (A39-WP/434 et A39-WP/435), l'Inde (A39-WP/128), l'Indonésie (A39-WP/221), la Kiribati (A39-WP/217) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA) (A39-WP/388).

— FIN —