



A36-WP/316
TE/94
22/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 30 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

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.

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 acceptent 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.

30.1.6 Des préoccupations sont également exprimées au sujet du paragraphe 2 du dispositif de la résolution proposée, concernant l'établissement de critères d'épreuve linguistique harmonisés à l'échelle mondiale. 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 La nécessité d'une communication à l'avance des renseignements sur les plans de mise en œuvre des États ou sur leur respect des spécifications compétences linguistiques est reconnue.

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.