



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/61
TE/9
5/7/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Code de conception mondial pour les aéronefs

RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LA MISE EN APPLICATION DE LA RÉOLUTION A33-11

SOMMAIRE

La présente note contient un rapport sur la mise en application de la Résolution A33-11, *Code de conception mondial pour les aéronefs*

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

Annexe 8
Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)
Lettre AN 3/5-02/29

1. INTRODUCTION

1.1 Par sa Résolution A33-11 — *Code de conception mondial pour les aéronefs*, l'Assemblée approuve les efforts visant à établir un code de conception harmonisé à l'échelon mondial et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs; elle prie instamment les États de conception et les autres États contractants de participer aux projets d'harmonisation internationaux dont la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) des pays européens ont pris l'initiative; elle prie instamment le Secrétaire général d'assurer la participation de l'OACI aux projets d'harmonisation dans la mesure du possible et elle lui demande de porter la résolution à l'attention de tous les États contractants.

2. MISE EN APPLICATION DE LA RÉOLUTION

2.1 Le 28 mars 2002, la lettre AN 3/5-02/29 a été envoyée à tous les États contractants pour appeler leur attention sur la Résolution A33-11 et souligner que la participation de tous les États de conception et des autres États aux projets d'harmonisation internationaux faciliterait l'établissement d'un processus harmonisé de certification des aéronefs.

2.2 Des cadres supérieurs de l'Organisation ont participé à plusieurs sessions d'harmonisation FAA/JAA où il a été question d'un processus de certification mondial unique et de l'établissement d'un code de conception mondial pour les aéronefs. De plus, à l'invitation des États-Unis, l'OACI a participé aux travaux du groupe international d'étude créé par la FAA et les JAA, qui a mené une étude sur la faisabilité d'un code mondial unique en matière de navigabilité et d'environnement.

2.3 Le groupe international d'étude a effectué une enquête auprès des États contractants de l'OACI et a noté que la plupart d'entre eux avaient adopté un code de conception fondé soit sur les Federal Aviation Regulations (FAR), soit sur les codes communs de l'aviation (JAR), ou aligné leur code sur ces textes, qui sont harmonisés ou presque. Il a évalué 15 options visant à l'établissement d'un code accepté à l'échelle mondiale et émis l'avis que la recherche d'une «norme fondée sur les FAR/JAR harmonisés, élaborée par la FAA et les JAA et adoptée par l'OACI» devrait se faire de façon progressive.

2.4 En juin 2002, à la 19^e Conférence annuelle internationale FAA/JAA, le groupe international a présenté les résultats de l'étude ainsi que des recommandations visant, pour le long terme, à l'établissement d'un code de conception fondé sur les FAR/JAR harmonisés et à la mise en place d'un processus de certification mondial unique. Toutefois, les autorités ont déclaré que l'on ne pouvait pas envisager de poursuivre les travaux sur un code de conception mondial parce qu'il faudrait alors réaffecter des ressources actuellement consacrées à des activités à priorité plus élevée, en particulier des activités concernant la sécurité et le développement de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Elles ont encouragé les parties souhaitant poursuivre les travaux à prendre les devants et à proposer une éventuelle solution lors d'une future conférence annuelle. La FAA et les JAA sont convenues de continuer à travailler à un code harmonisé fondé sur les FAR/JAR et dont l'application serait laissée à la discrétion des États. Il a aussi été convenu que la question de l'élaboration d'un processus de certification mondial unique serait examinée à la prochaine conférence annuelle.

2.5 L'AESA a été créée par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002. Suite à l'adoption des règles de mise en œuvre du règlement de la CE, l'AESA est entrée en fonctionnement le 28 septembre 2003 pour la certification des aéronefs, des moteurs, des pièces et des accessoires. Avec la FAA et les JAA, l'AESA a joué un rôle clé dans la conférence internationale États-Unis/Europe sur la sécurité de l'aviation, qui s'est tenue du 7 au 11 juin 2004 à Philadelphie (État-Unis). Il a été confirmé à cette conférence que les activités relatives à un code mondial unique avaient été suspendues pour une période indéfinie, étant donné que le groupe international avait achevé ses travaux et que ceux-ci seraient présentés à l'OACI et à ses États contractants pour qu'ils y donnent suite, s'il y a lieu. En outre, vu l'élaboration en cours d'un système d'établissement de règles sous les auspices de l'Union européenne, il a été jugé que les efforts visant à produire un code unique ne pouvaient pas être poursuivis à ce stade.

2.6 L'OACI continuera de suivre la situation en ce qui concerne le processus d'harmonisation et d'appuyer, dans la mesure du possible, les initiatives et activités connexes.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE

3.1 Les propositions contenues dans la présente note de travail n'ont pas d'incidence budgétaire pour l'avenir immédiat.

4. **SUITE PROPOSÉE À L'ASSEMBLÉE**

4.1 L'Assemblée est invitée à prendre note des renseignements figurant dans le rapport d'avancement présenté ci-dessus.

— FIN —