



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre

DÉLIVRANCE ET RECONNAISSANCE DES PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC) ET DES AUTORISATIONS

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au cours des dernières années, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont constaté une augmentation de la documentation exigée par les États pour autoriser l'exploitation aérienne par des transporteurs enregistrés dans d'autres États.

Les procédures associées à ces autorisations exigent que les compagnies aériennes soumettent de nombreux documents non pertinents à la sécurité des vols. La gestion d'une telle multitude d'exigences non harmonisées entraîne des coûts et un fardeau administratif importants qui ne sont pas justifiés par des avantages sur le plan de la sécurité ou de l'efficacité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à encourager les États à adopter un contenu et un format normalisés pour les AOC et les spécifications d'exploitation connexes contenues dans l'Annexe 6 ;
- b) à encourager les États contractants à reconnaître la validité des AOC et spécifications d'exploitation connexes délivrés par d'autres États, si les exigences de l'Annexe 6 sont respectées.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien
---------------------------------	---

¹ Les versions arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Un des éléments fondamentaux de l'aviation internationale est la reconnaissance des permis, licences et approbations, assortie d'un système de surveillance continue. En se fondant sur ce principe sous-jacent, l'IATA a fermement soutenu le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, qui promeut la cueillette et la publication systématiques et transparentes de données sur la sécurité de l'aviation.

1.2 L'IATA a aussi soutenu grandement les États dans la réalisation de leurs tâches de surveillance des opérations sur leurs territoires (réf. : Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, 1^{re} Partie — Aviation de transport commercial international — Avions*, paragraphe 4.2.2.2) en mettant en place le programme d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) et en rendant publique la liste des exploitants qui respectent les exigences de l'IOSA.

1.3 La Résolution A36-6, entre autres :

1) *rappelle* aux États contractants la nécessité d'assurer la supervision de la sécurité de leurs exploitants dans le respect intégral des SARP applicables, de veiller à ce que les exploitants étrangers qui effectuent des vols dans leur territoire fassent l'objet d'une supervision adéquate de la part des États dont ils relèvent et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

...

4) *prie instamment* les États contractants de reconnaître la validité des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, si les conditions qui ont régi la délivrance des permis sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales applicables spécifiées dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie et 3^e Partie, Section II ;

5) *prie instamment* le Secrétaire général de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour vérifier les conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences, en application de l'article 33 de la Convention et des normes pertinentes ;

6) *prie instamment* les États contractants d'établir des règles d'exploitation régissant l'admission des exploitants aériens étrangers à l'intérieur de leur territoire, conformément à la Convention, de façon non discriminatoire et en harmonie avec les normes, lignes directrices et procédures de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de tenir au minimum les coûts et le fardeau pour les États contractants et les exploitants ;

7) *prie instamment* les États contractants d'éviter d'appliquer unilatéralement des règlements d'exploitation et des mesures d'admission des exploitants d'autres États contractants qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

1.4 Conformément au point 7 mentionné ci-dessus, l'OACI a formulé l'Amendement 32 de l'Annexe 6, en vigueur depuis le 20 juillet 2008 et applicable depuis le 20 novembre 2008, contenant d'autres normes. De plus, on a entrepris la révision et la mise à jour du *Doc 8335 — Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*. Malgré ces efforts, les États imposent aux exploitants étrangers de plus en plus d'exigences (spécifications d'exploitation) non conformes aux modalités existantes de l'Annexe 6 ou ne faisant pas partie d'un système collectif de partage de données. Ces exigences alourdissent grandement le fardeau de conformité des compagnies aériennes.

2. DISCUSSION

2.1 Pour des raisons légitimes de sécurité, l'aviation est devenue l'une des activités commerciales les plus réglementées au monde. Elle est aussi l'une des activités les plus globales, les compagnies aériennes desservant de nombreuses destinations internationales. Ces deux facteurs font ressortir la nécessité impérieuse d'harmoniser les réglementations.

2.2 L'industrie s'est donc inquiétée de voir de plus en plus d'États imposer de nouvelles exigences s'écartant des normes et des orientations de l'Annexe 6, et qui n'apportent pas d'amélioration notable à la sécurité et à l'efficacité du système de transport aérien.

2.3 Le problème se pose en particulier pour le permis d'exploitation aérienne (OAC) et les spécifications d'exploitation d'un transporteur, quand les autorités réglementaires d'un État formulent des exigences visant les exploitants enregistrés dans d'autres États. Les modalités de l'Annexe 6 constituent la base de telles exigences. Au cours des dernières années, les transporteurs aériens membres de l'IATA ont constaté une prolifération de nouvelles exigences qui obligent les compagnies aériennes à soumettre une grande variété de documents sans grand rapport avec la sécurité. Par exemple, l'obligation pour les exploitants de fournir le contrat de location de tout aéronef étranger effectuant des vols vers l'État en question.

3. CONCLUSION

3.1 Étant donné la nature globale du transport aérien et l'importance des exigences réglementaires imposées aux exploitants aériens, il est essentiel d'atteindre un niveau raisonnable d'harmonisation. L'OACI a rendu possible une telle harmonisation avec les dispositions et les substantielles orientations de l'Annexe 6. La situation actuelle, caractérisée par un écart croissant par rapport à ces dispositions, rend la conformité onéreuse et dommageable, sans justification sur le plan de la sécurité ou de l'efficacité.