

Doc 9734
AN/959



Manuel de supervision de la sécurité

Partie A
Mise en place et gestion d'un système
national de supervision de la sécurité

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Deuxième édition — 2006

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents, 999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 (514) 954-8022; Fax: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Courriel: sales@icao.int; Web: <http://www.icao.int>

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Téléphone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Allemagne. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; Web: <http://www.uno-verlag.de>

Cameroun. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Téléphone: +237 343 98 42; Fax: +237 343 89 25;
Courriel: knowhow_doc@yahoo.fr

Chine. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Téléphone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Téléphone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: ssc.ventasoaci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Téléphone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

Inde. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Téléphone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Téléphone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Téléphone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57;
Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Téléphone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Téléphone: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Téléphone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; Web: <http://www.afeonline.com>

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

Suisse. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Téléphone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Téléphone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles. Des suppléments au Catalogue annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

Doc 9734
AN/959



Manuel de supervision de la sécurité

Partie A
**Mise en place et gestion d'un système
national de supervision de la sécurité**

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Deuxième édition — 2006

Organisation de l'aviation civile internationale

AVANT-PROPOS

Le présent manuel énonce les fonctions et responsabilités des États contractants de l'OACI en matière de supervision de la sécurité de l'aviation. S'adressant aux cadres supérieurs des gouvernements, il fait ressortir les obligations qui incombent aux États en qualité de signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), signée à Chicago le 7 décembre 1944, et donne des renseignements et des orientations sur la mise en place d'un système national de supervision de la sécurité afin que les États puissent s'acquitter de leurs obligations.

Le manuel se limite aux paramètres des responsabilités globales de l'État contractant en matière de supervision de la sécurité, soulignant ce qui est attendu de lui en matière de sécurité dans ses activités relatives à l'aviation. Plusieurs éléments cruciaux ont été jugés comme des maillons essentiels d'un système de supervision de la sécurité, et il convient d'en tenir compte pour garantir une mise en œuvre effective d'une politique de sécurité et des procédures connexes. Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité qui sont présentés dans ce manuel sont les suivants :

- législation aéronautique de base ;
- règlements d'exploitation spécifiques ;
- système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État ;
- qualification et formation du personnel technique ;
- indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité ;
- obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation ;
- obligations de surveillance ;
- résolution des problèmes de sécurité.

Conformément à la Convention, chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Néanmoins, en adhérant à la Convention, les États acceptent certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer de façon sûre et ordonnée. Le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale exige que toutes les activités d'aviation civile se déroulent conformément à des normes, procédures et pratiques d'exploitation technique minimales et agréées sur le plan international. La Convention prescrit (articles 12 et 37) que les États doivent prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable de normalisation et d'harmonisation dans les règlements, les normes, les procédures et les pratiques. Il en découle que chaque État contractant doit établir et mettre en œuvre un système lui permettant de s'acquitter convenablement de ses obligations et responsabilités internationales afin que l'aviation civile puisse se développer et fonctionner d'une façon sûre et ordonnée.

L'application des normes et pratiques recommandées internationales par chaque État contractant de l'OACI doit normalement s'effectuer en vertu du régime juridique de cet État. Ainsi, comme condition préalable pour s'acquitter de ses obligations et responsabilités, l'État doit adopter un cadre législatif que l'on peut appeler législation aéronautique de base.

Ce cadre législatif implique d'élaborer et de promulguer des règlements d'aviation civile qui soient compatibles avec l'acceptation par l'État des dispositions des Annexes à la Convention de Chicago, ainsi que de

créer un organisme d'État, l'Autorité de l'aviation civile. Il prévoit aussi les pouvoirs nécessaires pour assurer la conformité avec ces dispositions. Dans l'élaboration de sa législation aéronautique de base, l'État a la possibilité d'adopter des dispositions qui régiront son rôle dans la mise en œuvre des règlements d'exploitation.

La première édition du présent manuel, qui a été rédigée avec le concours du Groupe d'étude sur les audits de supervision de la sécurité, portait sur les systèmes de supervision de la sécurité dans le cadre de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. Cette deuxième édition a été conçue pour gérer la transition vers une approche systémique globale couvrant toutes les dispositions liées à la sécurité dans toutes les Annexes à la Convention comprenant des dispositions intéressant la sécurité.

Pour permettre de maintenir la pertinence et l'exactitude du présent manuel, prière de bien vouloir communiquer au Secrétaire général de l'OACI des suggestions d'améliorations du format, du contenu ou de la présentation. Les recommandations ou suggestions seront examinées attentivement et, si elles sont jugées utiles, seront incluses dans la prochaine édition du manuel. Des révisions régulières permettront de maintenir la pertinence et l'exactitude de ce manuel. Prière d'adresser tout commentaire concernant le présent manuel au :

Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal, Québec H3C 5H7
Canada

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Objet du manuel	1-1
1.2 À propos du manuel	1-1
1.3 Documents OACI de référence	1-2
1.4 Définitions	1-2
1.5 Abréviations	1-2
Chapitre 2. La supervision de la sécurité : une obligation	2-1
2.1 Concept et définition de la supervision de la sécurité	2-1
2.2 Aperçu des responsabilités des États contractants de l'OACI	2-2
2.3 Aperçu des obligations des États en matière de supervision de la sécurité	2-3
2.4 Approche équilibrée du contrôle et de la supervision.....	2-8
2.5 Engagement de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation.....	2-10
Chapitre 3. Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité	3-1
3.1 Considérations générales.....	3-1
3.2 Législation aéronautique de base (EC-1).....	3-2
3.3 Règlements d'exploitation spécifiques (EC-2).....	3-4
3.4 Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État (EC-3)	3-8
3.5 Qualification et formation du personnel technique (EC-4).....	3-11
3.6 Indications techniques, outillage et fourniture des renseignements critiques pour la sécurité (EC-5)	3-13
3.7 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (EC-6)	3-14
3.8 Obligations de surveillance (EC-7).....	3-17
3.9 Résolution des problèmes de sécurité (EC-8).....	3-19
Appendice A. Documents de référence	A-1
Appendice B. Définitions	B-1

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 OBJET DU MANUEL

1.1.1 La présente partie du *Manuel de supervision de la sécurité* est conçue pour mettre en relief les obligations et les responsabilités de chaque État contractant de l'OACI en matière de supervision de la sécurité, ainsi que pour donner des renseignements et des orientations aux responsables gouvernementaux sur l'instauration et la gestion d'un système de supervision de la sécurité. Tenant compte des difficultés que connaissent nombre d'États contractants pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention, ce manuel met en lumière les éléments cruciaux qui entrent en jeu dans l'instauration d'un système efficace de supervision de la sécurité et donne des indications sur la façon de résoudre les difficultés constatées dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) internationales.

1.1.2 Dans le présent manuel, le terme « État » désigne l'autorité de base, signataire de la Convention, qui normalement établit une Autorité de l'aviation civile (AAC) ainsi que d'autres autorités dans le domaine de l'aviation et nomme en outre les Directeurs généraux dotés de pouvoirs leur permettant d'exercer l'autorité sur les activités d'aviation civile dans l'État, selon les dispositions applicables.

1.2 À PROPOS DU MANUEL

1.2.1 Les obligations législatives, les responsabilités et les orientations correspondantes qui sont traitées dans ce manuel viennent de différentes sources, notamment la Convention de Chicago et ses Annexes, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et les éléments indicatifs que l'OACI diffuse pour aider les États contractants dans l'application des SARP. L'OACI connaît depuis longtemps les difficultés rencontrées par de nombreux États contractants à cet égard et s'efforce de les aider par son Programme de coopération technique et par un concours direct des bureaux régionaux et du siège. L'étendue des difficultés que les États rencontrent dans la supervision de la sécurité a été mise en lumière par des audits effectués dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI.

1.2.2 Une carence qui est commune à la majorité des États évalués et audités est l'absence d'une organisation et d'une infrastructure adéquates pour la supervision de la sécurité au sein de l'autorité de l'aviation civile. Dans la majorité des cas, cette lacune résulte de l'insuffisance des ressources mises à la disposition de l'AAC. Ces États sont alors dans l'incapacité de se conformer entièrement aux spécifications nationales et internationales relatives à la sécurité de l'aviation civile, au niveau à la fois de l'exploitation et de l'infrastructure. Les audits et d'autres missions de l'OACI ont montré que s'il n'existe pas un organisme approprié de supervision de la sécurité, le contrôle et la supervision de l'exploitation des aéronefs et des activités connexes sont souvent déficients, ce qui risque de donner lieu à des pratiques non sécuritaires. La mise en place et la gestion d'un système viable de supervision de la sécurité nécessitent un engagement à un niveau élevé du gouvernement, sans lequel l'État ne peut s'acquitter convenablement de ses responsabilités en ce qui a trait à la sécurité du système aéronautique.

1.2.3 Les constatations des audits et d'autres sources ont convaincu l'OACI qu'elle devrait aider davantage les États en élaborant des éléments indicatifs sur la supervision de la sécurité, adressés exclusivement aux responsables de haut niveau et aux différents échelons de supervision du système d'aviation civile de l'État.

1.3 DOCUMENTS OACI DE RÉFÉRENCE

Les documents de l'OACI énumérés à l'Appendice A sont cités en référence dans le présent manuel. Ils donnent des indications supplémentaires sur la certification et la surveillance des exploitants de transport aérien ainsi que sur les opérations et l'infrastructure correspondantes.

1.4 DÉFINITIONS

Les définitions employées dans le présent manuel sont semblables à celles qui figurent dans les Annexes à la Convention concernées et dans d'autres documents de l'OACI (tels que le *Vocabulaire de l'aviation civile internationale* [Doc 9713]) ou sont des définitions données par la Section des audits de supervision de la sécurité (SOA) aux fins du présent document et du processus d'audit de supervision de la sécurité. Elles sont présentées à l'Appendice B.

1.5 ABRÉVIATIONS

Voici quelques abréviations courantes utilisées dans le présent manuel et dans les audits de supervision de la sécurité :

AAC	Autorité de l'aviation civile ou organisme national approprié de réglementation de l'aviation
AFDD	Base de données sur les constatations des audits et les différences
AIP	Publication d'information aéronautique
AOC	Permis d'exploitation aérienne
DGAC	Directeur général de l'aviation civile
EC	Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité
EI	Éléments indicatifs
N	Norme
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMA	Organisme de maintenance agréé
PEL	Licences du personnel
SARP	Normes et pratiques recommandées
SGS	Système de gestion de la sécurité

Chapitre 2

LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ : UNE OBLIGATION

2.1 CONCEPT ET DÉFINITION DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

« ... L'aviation civile s'est trouvée emportée dans la vague de commercialisation, de mondialisation et de transnationalisation, avec les incidences sur la sécurité et la sûreté que cela implique et dont il faut s'occuper. Selon la Convention de Chicago, c'est à chacun des États qu'il appartient de réglementer la sécurité et la sûreté ; mais à mesure que les gouvernements se dégagent de la propriété et de l'exploitation des compagnies aériennes, des aéroports et du contrôle de la circulation aérienne et que les actions transfrontalières se développent, la nécessité d'une coordination transparente par delà les frontières nationales et régionales devient encore plus fondamentale. »

Assad Kotaite

Avant-propos du *Plan stratégique de l'OACI (1997)*

2.1.1 On entend par supervision de la sécurité une fonction par laquelle les États assurent l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures correspondantes qui concernent la sécurité figurant dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et dans des documents OACI connexes. Il s'agit aussi, par la supervision de la sécurité, de veiller à ce que l'industrie nationale de l'aviation assure un niveau de sécurité égal ou supérieur à celui qui est défini dans les SARP. Ainsi, la responsabilité individuelle des États en matière de supervision de la sécurité est le fondement sur lequel repose la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans le monde. L'absence d'une supervision appropriée de la sécurité dans un État contractant menace la santé de l'exploitation internationale des aéronefs civils.

2.1.2 En 1992, à la 29^e session de l'Assemblée de l'OACI, des soucis furent exprimés au sujet de l'incapacité apparente de certains États contractants à s'acquitter de leurs fonctions de supervision de la sécurité. Les principales raisons citées étaient l'absence d'un cadre réglementaire et la pénurie de ressources techniques et financières pour appliquer les exigences minimales de la Convention de Chicago. L'Assemblée adopta alors la Résolution A29-13 : *Amélioration de la supervision de la sécurité*, qui réaffirme que chaque État a la responsabilité de la supervision de la sécurité — un des principes de la Convention — et qui demande aux États contractants de réaffirmer les obligations de supervision de la sécurité qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

2.1.3 En réaffirmant les responsabilités de chacun des États, la résolution A29-13 de l'Assemblée a rétabli les obligations des États en matière de supervision de la sécurité sur tout l'éventail des vols d'aéronefs civils dans leur territoire et aussi d'aéronefs immatriculés par eux mais effectuant des vols dans d'autres États contractants. Il ne faut pas sous-estimer les responsabilités des États à cet égard, la supervision de la sécurité étant une obligation majeure dont il importe de s'acquitter pour assurer le maintien de la sécurité et de la régularité du transport aérien international.

2.1.4 La Résolution A32-11 de l'Assemblée a ordonné l'instauration d'un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), comprenant des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et

harmonisés. Elle a aussi demandé l'application de ce Programme à tous les États contractants ainsi que la mise en œuvre d'une plus grande transparence et d'une divulgation accrue des résultats des audits.

2.1.5 Reconnaissant le succès de l'USOAP, l'Assemblée, dans sa Résolution A33-8, a décidé d'étendre l'USOAP à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes*, ainsi qu'à d'autres domaines liés à la sécurité, tels que les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, qui font l'objet de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Au vu des constatations des audits menés dans le cadre de l'USOAP qui indiquaient que plusieurs États éprouvaient des difficultés à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et les éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité, la Résolution A33-9 de l'Assemblée a en outre statué que l'OACI devrait élaborer un concept de fonction d'assurance de la qualité destinée à être proposée par l'OACI pour la supervision de projets menés par les États, contre remboursement.

2.1.6 À sa 35^e session, l'Assemblée de l'OACI a examiné la proposition du Conseil de poursuivre et étendre le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité à partir de 2005 et a décidé (voir Résolution A35-6 de l'Assemblée) d'étendre ce Programme pour couvrir toutes les Annexes relatives à la sécurité et aussi assurer une transition vers une approche systémique globale pour la mise en œuvre des audits de supervision de la sécurité. La Résolution A35-6 de l'Assemblée a en outre demandé au Secrétaire général de :

- garantir que l'approche systémique globale maintienne comme éléments centraux les dispositions de sécurité figurant à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes* ;
- faire connaître tous les aspects du processus d'audit aux États contractants ;
- mettre les rapports finaux d'audit de supervision de la sécurité à disposition ;
- donner à tous les États contractants accès à toutes les informations pertinentes tirées de la base de données sur les constatations des audits et sur les différences (AFDD) au moyen du site web sécurisé de l'Organisation.

Vu sa portée plus large, la Résolution A35-6 de l'Assemblée a remplacé la Résolution A33-8 de l'Assemblée, qui a dès lors été abrogée.

2.2 APERÇU DES RESPONSABILITÉS DES ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI

2.2.1 La plupart des articles de la Convention de Chicago déterminent les privilèges et les obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) internationales pour régir le transport aérien international. La Convention retient le principe fondamental que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien qui recouvre son territoire.

2.2.2 Depuis une soixantaine d'années, la principale réalisation technique de l'OACI réside dans une entente entre ses États contractants sur le niveau nécessaire de normalisation pour l'exploitation sûre, efficace et régulière des services aériens. Cette normalisation a été réalisée principalement par l'adoption d'Annexes à la Convention de Chicago, qui renferment des spécifications dénommées normes et pratiques recommandées internationales. Les 18 Annexes adoptées jusqu'à présent recouvrent le champ complet des activités d'aviation civile.

2.2.3 L'article 37 de la Convention de Chicago dispose que les États prêtent leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. À cet effet, l'OACI a adopté des SARP qui traitent pratiquement de toutes les activités concernant l'exploitation des aéronefs. Toutefois, c'est l'intégration des SARP dans les règlements nationaux et dans les pratiques des États contractants, ainsi que leur application en temps opportun, qui permettent en fin de compte de réaliser la sécurité et la régularité des vols dans le monde.

2.2.4 Par la mise en œuvre de règlements nationaux, les États sont censés mettre en application et faire exécuter les SARP qui figurent dans les Annexes à la Convention. L'article 12 de la Convention de Chicago est très clair à cet égard :

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention.

Ce même article ajoute :

Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Cet article et d'autres articles connexes consacrent dans la Convention les responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité et ne laissent aucun doute quant à la responsabilité des États contractants en matière de contrôle et de supervision de toutes leurs activités d'aviation.

2.2.5 L'article 38 de la Convention de Chicago stipule que tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.3 APERÇU DES OBLIGATIONS DES ÉTATS EN MATIÈRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

2.3.1 Nature des responsabilités des États contractants

2.3.1.1 La responsabilité de chaque État en vertu de la Convention et de ses Annexes comprend notamment :

- la délivrance des licences du personnel d'exploitation ;
- la certification des aéronefs, des exploitants de transport aérien et des aérodromes ;
- le contrôle et la supervision des personnels titulaires de licences, des produits certifiés et des organismes agréés ;

- la fourniture de services de navigation aérienne (y compris les services météorologiques, les télécommunications aéronautiques, les services de recherche et sauvetage, les cartes et la diffusion d'informations) ; et
- l'exécution d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Il est fondamental, pour la santé de l'exploitation aérienne transnationale et dans le monde, de veiller à ce que cette responsabilité soit exercée de la façon la plus efficace.

2.3.1.2 Cette responsabilité est consacrée dans plusieurs articles de la Convention. Par exemple, l'article 31 prescrit que l'État d'immatriculation doit délivrer un certificat de navigabilité ou valider un certificat de navigabilité délivré par un autre État contractant, pour *tout* aéronef employé à la navigation internationale. Par l'article 32, ce même État est chargé de délivrer des brevets d'aptitude et des licences (ou de valider des brevets et licences délivrés par d'autres États contractants) au pilote de *tout* aéronef employé à la navigation internationale et aux autres membres de l'équipage de conduite de *tout* aéronef employé à la navigation internationale. Ces obligations sont fondées sur la volonté de promouvoir et de réaliser une exploitation aérienne sûre et régulière par l'élaboration et l'application de modalités internationalement acceptables d'exploitation et de délivrance des brevets et licences. Le respect de ces modalités devrait donner à tout État des assurances quant à la compétence de ses propres organisations et personnels ainsi qu'à la compétence des autorités de réglementation, prestataires de services, exploitants et personnels d'autres États contractants, surtout dans le domaine de la gestion du changement et de la gestion systématique de la sécurité. De plus, ces processus sont étendus aux vols intérieurs pour assurer la sécurité de l'ensemble des vols, partout dans le monde.

2.3.2 Obligations générales des États contractants

2.3.2.1 Lorsqu'il autorise ou entreprend des activités d'aviation, l'État contracte certaines obligations en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes. Par exemple, tout État qui est signataire de la Convention est tenu de prendre les dispositions voulues pour la sécurité et l'efficacité des vols dans son espace aérien. Certaines des obligations générales concernant l'aviation générale de passage et les services de transport aérien commercial portent notamment sur les domaines suivants :

- aérodromes ;
- aides de navigation ;
- cartes et minimums d'approche aux instruments ;
- observations météorologiques ;
- services de la circulation aérienne ;
- recherche et sauvetage ;
- sûreté de l'aviation ;
- rectification, en temps opportun, des carences de sécurité vis-à-vis de ces obligations.

2.3.2.2 Pour garantir qu'un État possède un système adapté au niveau et à l'étendue de ses activités aéronautiques, chacune de ces obligations nécessitera un examen des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité. Il faudrait y inclure la politique menée par l'État pour gérer de façon systématique les

pressions, dépendances et conflits cruciaux pour la sécurité qui touchent la communauté de l'aviation à partir de sources internes mais aussi externes, dont certaines sont mentionnées à la section 2.5.2. Une partie de ce processus de gestion requiert des États qu'ils envisagent l'adoption de dispositions nationales plus sévères que les SARP de l'OACI dans certaines circonstances touchant certains domaines.

2.3.3 Obligations de l'État de conception et de l'État de construction

2.3.3.1 Les obligations de l'État de conception comprennent les suivantes :

- a) Il délivre un certificat de type pour définir la conception et marquer son approbation de la conception du type d'aéronef sur réception d'éléments prouvant à satisfaction que ce type d'aéronef est conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité.
- b) Il transmet toutes les informations d'application générale qu'il estime nécessaires pour maintenir la navigabilité et l'exploitation sûre de l'aéronef à :
 - tout État contractant qui a signalé à l'État de conception qu'il avait inscrit cet aéronef dans son registre d'immatriculation,
 - tout autre État contractant, sur demande.
- c) Il exige et approuve un programme de maintien de l'intégrité structurale pour garantir la navigabilité d'aéronefs ayant une masse maximale au décollage certifiée de plus de 5 700 kg, y compris des informations spécifiques concernant la prévention de la corrosion et la lutte contre celle-ci.
- d) Il met en place un système visant à garantir, pour les avions et les hélicoptères ayant une masse maximale au décollage certifiée dépassant respectivement 5 700 kg et 3 180 kg :
 - la réception d'informations sur les défauts, les anomalies, les défaillances et autres circonstances qui nuisent ou risquent de nuire au maintien de la navigabilité de l'aéronef,
 - la prise de décisions quant à l'opportunité de prendre ou non des mesures relatives à la navigabilité,
 - l'élaboration, le cas échéant, de mesures relatives à la navigabilité et la diffusion appropriée de telles mesures.

2.3.3.2 Les obligations de l'État de construction comprennent les suivantes :

- a) Il veille à ce que chaque aéronef et ses pièces détachées, y compris les pièces fabriquées par des sous-traitants, soient conformes à la conception approuvée.
- b) Lorsqu'il approuve la production de pièces d'aéronefs, il veille à ce que la production soit exécutée de façon contrôlée, notamment par l'utilisation d'un système qualité, afin que la construction et l'assemblage soient satisfaisants (il peut faciliter cette étape en agréant l'organisme producteur).
- c) Il exige la tenue de registres afin de permettre l'identification de l'aéronef et de ses pièces avec leur conception et production approuvées.

2.3.3.3 Lorsque l'État de construction d'un aéronef diffère de l'État de conception, il doit exister un accord acceptable pour les deux États qui garantisse que l'organisme constructeur coopère avec l'organisme responsable de la conception de type pour l'évaluation des informations reçues sur l'expérience acquise au cours de l'exploitation de l'aéronef.

2.3.4 Obligations de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant/prestataire de services

2.3.4.1 Le fait d'immatriculer un aéronef n'est pas nécessairement en soi une question de sécurité. Cependant, il impose à l'État d'immatriculation plusieurs obligations en vertu de la Convention, qui se rapportent directement à la sécurité du système aéronautique dans son ensemble. Dans le cas de l'immatriculation d'un aéronef d'une agence d'exploitation internationale sur une base autre que nationale, les États constituant l'agence sont tenus conjointement d'assumer les obligations qui, en vertu de la Convention de Chicago, incombent à l'État d'immatriculation. Ainsi, lorsqu'il immatricule un aéronef, l'État d'immatriculation est tenu notamment :

- a) de notifier à l'État de conception qu'il a inscrit un tel aéronef dans son registre d'immatriculation ;
- b) de déterminer si la navigabilité de l'aéronef correspond aux normes minimales fixées ;
- c) de délivrer ou de valider le certificat de navigabilité de l'aéronef ;
- d) de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef, où qu'il soit utilisé dans le monde ;
- e) de déterminer que le personnel qui exécute le travail de maintenance sur l'aéronef répond aux conditions minimales d'expérience, de connaissances et de compétence ;
- f) de délivrer ou de valider les brevets du personnel de maintenance ;
- g) de déterminer que l'équipage de conduite de l'aéronef remplit les conditions minimales d'expérience, de connaissances et de compétence pour faire voler l'aéronef en sécurité ;
- h) de délivrer ou de valider selon qu'il convient les licences et/ou qualifications de l'équipage de conduite ;
- i) de vérifier que l'aéronef et le personnel participant à son utilisation continuent de remplir les conditions qui étaient nécessaires pour la délivrance initiale des licences et certificats ;
- j) de prendre les mesures opportunes et appropriées pour remédier à toute carence constatée dans la maintenance de l'aéronef et son utilisation par les équipages de conduite ;
- k) de veiller à ce que pour les avions et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage excède respectivement 5 700 kg et 3 180 kg, il existe un système en vertu duquel les informations sur les défauts, anomalies, défaillances et autres circonstances qui nuisent ou qui pourraient nuire au maintien de la navigabilité de l'aéronef sont transmises à l'organisme responsable de la conception de type ;
- l) lorsqu'il reçoit de l'État de conception des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité, d'adopter ces informations obligatoires directement ou de les évaluer et de prendre les mesures appropriées.

2.3.4.2 L'État de l'exploitant a la responsabilité de délivrer le permis d'exploitation aérienne (AOC), ou un document équivalent, prescrit par l'Annexe 6. Cette responsabilité comporte le contrôle et la supervision des activités d'exploitation technique de tous les exploitants d'aéronefs dans cet État. Elle confère aussi à l'État de l'exploitant plusieurs obligations expresses en vertu de la Convention. Ainsi, l'État de l'exploitant est tenu notamment :

- a) de veiller à ce que l'exploitant aérien soit capable d'assurer la sécurité et l'efficacité des vols, avant le commencement de vols internationaux ;
- b) de veiller à ce que l'exploitant aérien soit capable d'effectuer les vols en respectant les critères du permis initial, sur une base continue ;
- c) de prendre les mesures opportunes et nécessaires pour résoudre les questions de sécurité qui sont constatées à l'égard de la maintenance de l'aéronef, de l'exploitation technique des vols et d'autres responsabilités de l'exploitant aérien, y compris les actes du personnel de l'exploitant.

2.3.4.3 Certains États comptent parmi les exploitants et prestataires de services des propriétaires d'aérodromes (autres que l'État) qui gèrent et assurent des services à un aérodrome, ainsi qu'une agence ou une entité privée qui fournit des services de la circulation aérienne. L'État de l'exploitant ou du prestataire de services reste responsable de la délivrance des licences, permis, certificats ou autres approbations requis en vertu des dispositions des Annexes pour les parties concernées du système. Cette responsabilité inclut le contrôle et la supervision des exploitants ou prestataires de services concernés de l'État. Elle confère aussi à l'État de l'exploitant ou du prestataire de services plusieurs obligations expresses en vertu de la Convention, à l'égard des actes du personnel, des vols, de la maintenance et du respect continu des critères du permis initial. Des obligations et responsabilités similaires s'appliquent à l'ensemble du système aéronautique, y compris aux opérations d'aérodrome et à la fourniture de services de la circulation aérienne et aux activités connexes.

2.3.4.4 Les dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne (ATS), qui figurent dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), exigent des États qu'ils mettent en œuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité pour garantir que leurs systèmes ATS atteignent un niveau de sécurité acceptable et qu'ils établissent des niveaux et des objectifs de sécurité pour leurs services de la circulation aérienne. Les objectifs de la gestion de la sécurité des services ATS sont de garantir que le niveau établi de sécurité applicable à la fourniture de services ATS dans l'espace aérien ou aux aérodromes soit atteint et que des améliorations liées à la sécurité soient mises en œuvre si nécessaire. Les dispositions des PANS-ATM exigent qu'un programme de gestion de la sécurité des services ATS comprenne, entre autres :

- a) le contrôle des niveaux généraux de sécurité et la détection de toute tendance contraire ;
- b) des examens de la sécurité des organismes ATS ;
- c) des évaluations de la sécurité portant sur la mise en œuvre planifiée de réorganisations de l'espace aérien, sur la mise en service de nouveaux équipements, systèmes ou installations et sur l'introduction de procédures ATS nouvelles ou amendées ;
- d) un mécanisme d'identification de la nécessité d'adopter des mesures d'amélioration de la sécurité.

2.3.4.5 Lorsqu'ils déterminent si le système est adéquat dans son ensemble, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant ou du prestataire de services devraient prendre en compte les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité (voir le Chapitre 3 du présent manuel) et la complexité de l'exploitation aérienne en question.

2.3.5 Responsabilités de l'exploitant aérien et du prestataire de services en matière de sécurité

2.3.5.1 Les exploitants ou les prestataires de services ont la responsabilité de l'exécution sûre, régulière et efficace des vols, y compris de la conformité avec toutes les lois ou réglementations promulguées par l'État de l'exploitant et l'État où l'aéronef effectue des vols. Cette obligation s'étend à tout sous-traitant auquel ils pourraient recourir. Dans le cas où un exploitant utilise un aéronef immatriculé dans un État autre que l'État de l'exploitant, il devra aussi se conformer aux lois et réglementations applicables promulguées dans l'État d'immatriculation. Ces lois et réglementations, qui sont les moyens par lesquels l'État met en application les dispositions des Annexes, ne sont pas en elles-mêmes suffisantes pour donner aux exploitants et aux prestataires de services des instructions complètes et détaillées sur lesquelles ils puissent fonder leur exploitation. La responsabilité d'élaborer les instructions d'exploitation nécessaires pour la sécurité des vols incombe donc à l'exploitant (concept de la responsabilité de l'« exploitant » ou du « prestataire de services »).

2.3.5.2 Les instructions d'exploitation ne doivent pas être incompatibles avec les lois et réglementations de l'État de l'exploitant ou du prestataire de services ou celles d'autres États où des vols sont effectués. Tout exploitant ou prestataire de services devrait inclure ces instructions d'exploitation dans le manuel approprié (manuel d'exploitation, manuel d'aérodrome ou autre), qui devrait être présenté à l'autorité de réglementation de l'État (à savoir l'Autorité de l'aviation civile ou AAC) avec les autres documents qui doivent être évalués avant qu'un exploitant aérien ou un prestataire de services reçoive un permis, une licence ou un certificat. Ces manuels, tout comme les lois et règlements, doivent être mis à jour et amendés dans le cadre d'une approche systématique de la gestion de la sécurité et de l'assurance de la sécurité.

2.3.6 Responsabilités de l'État d'occurrence

2.3.6.1 L'article 26 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* impose à l'État où se produit un accident (État d'occurrence) l'obligation d'ouvrir une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'OACI. L'Annexe 13 énonce les SARP applicables que les États doivent mettre en œuvre pour remplir leurs obligations concernant les enquêtes sur les accidents et incidents et les autres tâches connexes.

2.3.6.2 L'unique objectif de l'enquête sera la prévention des accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à jeter un blâme ou à désigner des responsables. Toute enquête menée doit être strictement objective et totalement impartiale et doit aussi être perçue comme telle. Elle doit être effectuée de telle manière qu'elle puisse résister à toute ingérence politique ou autre. Ce critère ne peut être respecté que s'il existe une législation appropriée régissant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et moyennant un soutien et une coopération efficaces entre tous les États concernés (en particulier l'État de conception, l'État de construction, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant).

2.4 APPROCHE ÉQUILIBRÉE DU CONTRÔLE ET DE LA SUPERVISION

2.4.1 Pour s'acquitter de ses responsabilités, chaque État devrait promulguer une loi aéronautique de base qui prévoit l'élaboration et la promulgation d'un code de règles, règlements et prescriptions d'aviation civile compatibles avec les dispositions des Annexes à la Convention. Dans l'élaboration de ce code, l'État a la possibilité d'adopter des dispositions qui régiront son rôle dans l'application des règlements d'exploitation, rôle qui pourra se situer entre une présence réglementaire rigoureuse et un rôle passif.

2.4.2 Dans un rôle réglementaire rigoureux, l'État participerait de près, au jour le jour, à la direction et au contrôle des activités du secteur de l'aviation civile, par l'intermédiaire d'un organisme d'évaluation. Dans un rôle

passif, l'État n'interviendrait que pour engager des poursuites ou ouvrir une enquête en cas d'accident/incident ou de violation des règlements.

2.4.3 Un État qui exerce un rôle passif se fie presque entièrement à la compétence organisationnelle et technique de l'industrie de l'aviation civile et à sa volonté d'assurer la sécurité. L'industrie est alors responsable de l'interprétation et de l'application des règlements, de sorte qu'elle est essentiellement autoréglementée. L'État n'est dès lors pas en bonne position pour évaluer le respect des règlements par l'industrie de l'aviation civile, si ce n'est par des connaissances acquises fortuitement ou au cours d'enquêtes sur un accident ou un incident. Pareil système ne permettrait pas à l'État d'adopter une attitude proactive et d'exercer les responsabilités nécessaires, d'ordre préventif et correctif, en vertu de la Convention.

2.4.4 Si, par contre, le système de supervision de la sécurité de l'État est rigoureux au point de dominer complètement et de dicter la façon de mener l'exploitation, il crée un environnement où l'industrie de l'aviation civile ne possède pas l'autonomie et la responsabilité de la sécurité des vols. Cela peut miner le moral du personnel de l'industrie de l'aviation civile et aboutir à un abaissement des normes de sécurité. Pour l'État, l'entretien de l'énorme organisme d'application nécessaire au maintien de ce niveau de supervision pourrait aussi se révéler d'un coût prohibitif.

2.4.5 Dans la pratique, ni l'un ni l'autre de ces extrêmes n'est compatible avec l'objectif d'une répartition bien dosée des responsabilités entre l'État et la communauté de l'aviation. L'intérêt public plaide en faveur d'une approche équilibrée, où l'État et la communauté de l'aviation ont tous deux des responsabilités clairement définies pour assurer la sécurité et l'efficacité de leurs fonctions.

2.4.6 Les États doivent dûment tenir compte de l'intérêt public lorsqu'ils créent les différentes fonctions de supervision de la sécurité et doivent veiller à maintenir un système approprié d'équilibre des pouvoirs. L'État devrait garder le contrôle effectif des fonctions d'inspection importantes. De telles fonctions ne peuvent être déléguées, sinon le personnel de l'aviation, les organismes de maintenance, l'aviation générale, les exploitants commerciaux, les prestataires de services aéronautiques, les exploitants d'aérodromes, etc., pratiqueront dans les faits une autoréglementation et ne seront pas contrôlés de façon efficace par les inspecteurs de l'AAC.

2.4.7 Un système équilibré de supervision de la sécurité est un système dans lequel l'État et la communauté de l'aviation partagent la responsabilité de mener les activités d'aviation civile d'une façon sûre, régulière et efficace. Cette relation devrait être établie dans la législation, les règlements et les prescriptions aéronautiques de base, et mise en pratique comme partie intégrante de la politique et de la méthodologie de l'AAC (politique de gestion de la sécurité). Les caractéristiques d'un système national efficace de supervision de la sécurité sont notamment :

- a) une approche efficace et solide de la gestion de la sécurité, comprenant l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les domaines fonctionnels de réglementation ainsi qu'au niveau de l'exploitation et de la fourniture de services ;
- b) une approche coordonnée de la formulation, de la publication accessible et opportune et de la mise en œuvre de la législation et des prescriptions aéronautiques ainsi que des éléments indicatifs adressés à l'industrie. Cette approche devrait inclure la manière dont la supervision de la sécurité est menée, notamment en :
 - adoptant une approche systématique d'audit afin de garantir la prise en considération des systèmes entiers si nécessaire et pas uniquement d'éléments, d'activités ou de disciplines isolées ;
 - employant des stratégies de gestion du risque afin de contribuer à une utilisation efficace des ressources ;

- assurant une coordination avec d'autres agences en cas de chevauchement ou de contiguïté d'interfaces, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté ;
 - appelant et encourageant l'industrie à adopter des philosophies systématiques similaires dans le cadre d'un SGS, qui devraient aussi tenir compte des principes des facteurs humains et de la performance humaine tels qu'ils s'appliquent à tout l'éventail des activités aéronautiques. (On trouve de plus amples renseignements sur les SGS dans le Doc 9734 — *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*) ;
- c) une répartition bien équilibrée des responsabilités entre l'État et l'industrie pour la sécurité de l'aviation civile ;
- d) une justification économique des ressources de l'État ;
- e) une supervision continue de l'État sur les activités des exploitants et des prestataires de services, sans entraver indûment la gestion et le contrôle efficaces de leur propre organisation ;
- f) l'établissement et le maintien de relations harmonieuses, y compris la communication et la consultation entre l'État et l'industrie de l'aviation civile, parallèlement au maintien de rôles fonctionnels efficaces et clairement séparés. La communication devrait inclure la promulgation à l'intention de l'industrie de prescriptions à respecter pour l'octroi de licences, permis, certificats ou autres approbations, ainsi que les éléments indicatifs correspondants.

2.4.8 L'industrie de l'aviation a la responsabilité globale de préserver la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'exploitation aérienne, de la formation du personnel aéronautique ainsi que de la construction et de la maintenance des aéronefs et des équipements d'aviation. Certains États pourront partager une partie de la responsabilité du contrôle des normes internes de sécurité avec d'autres organismes (prestataires de services de la circulation aérienne et de services d'aérodromes, exploitants, organismes de maintenance agréés, constructeurs et fabricants, etc.) qui auront été jugés fiables et consciencieux. L'objectif d'un système d'aviation civile sûr et ordonné ne peut être atteint que si chaque membre désigné est disposé à accepter volontairement les incidences de cette politique, y compris celle d'engager dans sa mise en œuvre les ressources nécessaires. Un élément primordial de la confiance que l'AAC pourra accorder à des titulaires de permis d'aviation civile, ainsi que de la liberté et de la souplesse qu'elle pourra leur donner, est que ces titulaires de permis instaurent un système adéquat de qualité, qui devra être examiné et approuvé par l'AAC.

2.4.9 Dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un prestataire de services de la circulation aérienne, un exploitant aérien, un constructeur ou un organisme de maintenance, les conditions de la Convention seront respectées et les intérêts du public seront bien protégés par une séparation claire des pouvoirs et des responsabilités entre l'organisme national d'exploitation et l'autorité nationale de réglementation. Les modalités d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si l'organisme d'exploitation n'était pas un organisme gouvernemental.

2.5 ENGAGEMENT DE L'ÉTAT À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.5.1 Au fil des années, l'OACI et ses États contractants ont travaillé ensemble pour élaborer des SARP et des procédures uniformes qui concourent à mettre en œuvre les principes et arrangements sur lesquels les membres fondateurs de l'OACI s'étaient entendus afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une façon sûre et ordonnée et que des services de transport aérien international puissent être établis dans un régime de chances égales et être exploités d'une façon saine et économique. Unis par une cause commune et une

volonté commune, l'OACI et ses États contractants ont pu s'attaquer aux questions cruciales et, dans une large mesure, surmonter les défis. Cependant, avec les années, les défis rencontrés par les autorités nationales de l'aviation civile ont augmenté en nombre et en complexité. Par voie de conséquence, l'engagement des États à l'égard de la sécurité de l'aviation a augmenté à la même cadence.

2.5.2 Il y a un certain nombre de forces en jeu, qui soulignent l'importance d'un engagement renouvelé et d'une volonté politique de la part des gouvernements :

- a) Une participation accrue de secteurs non traditionnels à l'aviation civile oblige à accorder nettement plus d'attention aux questions de la sécurité de l'aviation, dans le contexte d'initiatives de politique plus larges.
- b) La mondialisation de l'aviation civile elle-même s'intensifie, comme le montrent les régimes de propriété étrangère et multinationale et les alliances entre transporteurs aériens, les arrangements de marketing conjoint, les approches multinationales de la réglementation technique et économique, avec une interaction croissante entre vols intérieurs et internationaux d'aéronefs civils.
- c) L'intensification de la demande de vols entraîne une augmentation de la demande d'infrastructures et de services. La croissance du transport aérien dépasse les capacités de nombreux aéroports et surcharge l'utilisation de l'espace aérien, ce qui amène les autorités à revoir les concepts, les méthodes de traitement et les installations. Le défi est de fournir une capacité supplémentaire tout en maintenant ou améliorant les niveaux de sécurité.
- d) Il y a de plus en plus de pressions intenses, d'ordre social, économique, politique, environnemental et autre, qui s'exercent sur la politique d'aviation civile, particulièrement au niveau national et au niveau régional. Ces pressions peuvent être le résultat de changements rapides dans les systèmes socioéconomiques, qui peuvent avoir des effets à l'échelle mondiale (par exemple, des attentes de plus en plus grandes de la société en matière de niveaux de sécurité). Ces pressions peuvent aussi engendrer des conflits, notamment entre les obligations environnementales et de sécurité. Le respect des obligations environnementales ne devrait pas se faire au détriment des obligations de sécurité.
- e) Dans bien des États, l'aviation civile est encore considérée comme un service public essentiel, qui apporte une contribution fondamentale au développement socioéconomique et, dans certaines régions, assure un service vers des points qui, sans cela, seraient inaccessibles.

2.5.3 La réponse à ces pressions ainsi qu'à la complexité et au coût accrus des systèmes aéronautiques fait peser de lourdes contraintes financières sur les autorités de l'aviation civile dans le monde entier. Ces contraintes ont une incidence considérable sur les objectifs fondamentaux de la Convention, car il a été constaté qu'elles sont la cause première de l'inapplication des normes (N) internationales minimales.

2.5.4 Les informations recueillies par l'OACI montrent qu'un grand nombre d'États contractants ont eu de grandes difficultés à s'acquitter de leurs fonctions de supervision de la sécurité. Les raisons de leur incapacité à exécuter efficacement une activité qui est une des bases de la Convention peuvent être nombreuses et variées. Cela dit, cette obligation incombe à chacun des États, et, pour surmonter avec succès les difficultés, il faut la volonté ferme et transparente des gouvernements. Les autorités nationales responsables de la supervision de la sécurité devraient disposer des ressources nécessaires, tant humaines que financières, afin de pouvoir acquitter efficacement les obligations de supervision de la sécurité de l'État. Sans cet apport de l'État, les efforts consacrés à résoudre les difficultés resteront sans effet positif appréciable.

Chapitre 3

ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

3.1.1 Dans leurs efforts visant à créer et mettre en place un système efficace de supervision de la sécurité, les États contractants de l'OACI doivent tenir compte des éléments cruciaux de la supervision de la sécurité (EC). Les éléments cruciaux sont essentiellement des moyens de préserver la sécurité prévus par un système de supervision de la sécurité et sont nécessaires à l'application effective d'une politique de sécurité et des procédures connexes. Les États sont censés mettre en œuvre les éléments cruciaux de la supervision de la sécurité d'une façon qui présuppose un partage des responsabilités entre l'État et la communauté aéronautique. Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité englobent tout l'éventail des activités de l'aviation civile : aéroports, contrôle de la circulation aérienne, communications, licences du personnel, opérations aériennes, navigabilité des aéronefs, enquêtes sur les accidents/incidents, transport aérien de marchandises dangereuses, etc. La mise en œuvre effective des EC donne une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

3.1.2 L'OACI a mis en évidence et défini les éléments cruciaux suivants :

EC-1. *Législation aéronautique de base.* Mise en vigueur d'une loi complète et efficace sur l'aviation, compatible avec l'environnement et la complexité des activités aéronautiques de l'État et conforme aux prescriptions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

EC-2. *Règlements d'exploitation spécifiques.* Application de règlements appropriés pour assurer, au minimum, le respect des prescriptions nationales issues de la législation aéronautique de base et prévoyant des procédures d'exploitation, des équipements et des infrastructures (y compris des systèmes de gestion de la sécurité et de formation) normalisés, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Note.— Le terme « règlements » est employé dans son sens générique, de telle sorte qu'il englobe les instructions, règles, décrets, directives, ordonnances, etc.

EC-3. *Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État.* Établissement d'une Autorité de l'aviation civile (AAC) et/ou d'autres autorités ou services gouvernementaux appropriés, avec à la tête un directeur général, disposant du personnel technique et non technique approprié et suffisant ainsi que des ressources financières adéquates. L'autorité nationale doit avoir des fonctions de réglementation de la sécurité, des objectifs et des politiques de sécurité déclarés.

Note.— Les expressions « système d'aviation civile de l'État » et « système national d'aviation civile » sont employées dans leur sens générique, de telle sorte qu'elles englobent l'ensemble des autorités de l'aviation ayant des responsabilités en matière de supervision de la sécurité de l'aviation qui peuvent être établies par l'État en tant qu'entités distinctes : AAC, autorité aéroportuaire, autorité des services de la circulation aérienne, bureau d'enquête sur les accidents, administration météorologique, etc.

- EC-4. Qualification et formation du personnel technique.** Établissement des conditions minimales de connaissances et d'expérience du personnel technique assurant des fonctions de supervision de la sécurité et fourniture de la formation nécessaire au maintien ou au renforcement des compétences au niveau souhaité. La formation devrait comprendre la formation initiale et périodique.
- EC-5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.** Fourniture d'indications techniques (processus et procédures), d'outillage (moyens et équipement) et de renseignements critiques pour la sécurité, selon les besoins, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité conformément aux exigences établies et d'une manière normalisée. Englobe la fourniture à l'industrie du transport aérien, par l'autorité de supervision, d'indications techniques sur l'application des instructions et règlements pertinents.
- EC-6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation.** Mise en place de processus et de procédures visant à faire en sorte que le personnel et les organismes assurant une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'une autorisation ou d'une approbation permettant d'assurer l'activité en question.
- EC-7. Obligations de surveillance.** Mise en place de processus, tels que les inspections et les audits, permettant de s'assurer de façon proactive que les titulaires d'une licence, d'un certificat, d'une autorisation ou d'une approbation remplissent en permanence les conditions établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État dans l'exécution de l'activité liée à l'aviation pour laquelle ils ont obtenu une licence, un certificat, une autorisation ou une approbation. Ces obligations couvrent aussi la surveillance du personnel chargé d'assurer les fonctions de supervision de la sécurité au nom de l'AAC.
- EC-8. Résolution des problèmes de sécurité.** Mise en place de processus et de procédures visant à remédier aux carences constatées qui ont des incidences sur la sécurité de l'aviation, qui peuvent être inhérentes au système et ont été détectées par l'autorité de réglementation ou d'autres organismes appropriés.

Note.— Cela comprend l'aptitude à analyser les carences en matière de sécurité, à faire des recommandations, à appuyer la résolution des carences détectées ainsi qu'à prendre des mesures d'application, au besoin.

3.2 LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE (EC-1)

3.2.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* n'oblige pas *expressément* l'État à promulguer une « législation aéronautique de base », un cadre législatif national communément appelé « code de l'aviation civile » ou « loi sur l'aviation civile », proclamant la mise en place d'un organisme national de l'aviation civile. Cependant, dans la plupart de ses articles, la Convention fait mention des lois et règlements nationaux de l'État, relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'aéronefs employés à la navigation aérienne internationale. Elle fait aussi mention de règlements de l'État portant sur l'utilisation et la navigation d'aéronefs dans son territoire, l'immatriculation d'aéronefs dans l'État, les vols et les manœuvres des aéronefs, y compris la certification de la navigabilité et du personnel. De plus, la Convention stipule que « chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention » (article 12).

3.2.2 On pourrait alléguer que les articles dont il s'agit ci-dessus se rapportent aux règlements d'aviation spécifiques (législation subsidiaire) qui peuvent être appliqués de façon satisfaisante sans qu'il soit nécessaire d'instaurer une législation sur l'aviation au niveau national, mais l'article 12 fait plus qu'obliger les États à aligner leurs règlements d'exploitation sur les dispositions pertinentes des Annexes à la Convention. Il impose une obligation explicite aux États en stipulant que « chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables ».

3.2.3 Un État qui a adhéré à la Convention est tenu, sans exception, de respecter les prescriptions des articles de la Convention et des dispositions connexes des Annexes, dans les activités internationales. L'application des prescriptions des 96 articles de la Convention et des milliers de dispositions des Annexes exige que les lois et règlements des États sur l'aviation reposent sur un solide fondement de législation nationale, au même niveau que tous les autres codes nationaux promulgués par l'État souverain. Par exemple, afin de pouvoir poursuivre une personne pour une violation d'un règlement spécifique d'aviation, il est indispensable que l'État prescrive dans la loi que la violation de règlements d'aviation civile est punissable conformément au code pénal national ou autre législation pénale. Il en découle que tous les articles de la Convention qui font mention de lois et règlements d'aviation de l'État exigent que l'État promulgue une législation aéronautique de base pour constituer la base juridique de la mise sur pied d'un organisme d'aviation civile responsable de toutes les activités d'aviation dans l'État.

3.2.4 La législation aéronautique de base devrait comprendre des dispositions permettant au gouvernement et à son administration, par l'intermédiaire d'une AAC, de réglementer et superviser de façon proactive les activités d'aviation civile, notamment en ce qui concerne :

- a) les qualités requises et les compétences du personnel d'aviation, par le recours à un système de licences du personnel (par ex. délivrance/validation, renouvellement, suspension ou révocation/annulation de licences et brevets d'aptitude, selon le cas) ;
- b) l'exploitation technique des aéronefs et les fonctions de soutien, par le recours à des processus, comme un organisme d'inspection, pour l'immatriculation, la délivrance/validation, le renouvellement, la suspension et la révocation/annulation de licences, permis, certificats, autorisations et approbations, selon le cas. Ces fonctions de soutien comprennent :
 - l'inspection de la navigabilité et les services techniques de navigabilité, selon le cas ; l'émission de directives de navigabilité et la délivrance d'homologations techniques ; et l'agrément d'organismes de construction et de maintenance ;
 - les services de la circulation aérienne et les fonctions/activités connexes, telles que la fourniture de cartes, les télécommunications et les installations de navigation ;
 - l'aménagement, la certification et l'exploitation des aérodromes ;
 - la fourniture de services météorologiques et de recherche et sauvetage ;
 - les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, qui peuvent être confiées à un organisme indépendant ou distinct.

3.2.5 La législation aéronautique de base est la clé d'une supervision efficace de la sécurité par l'État. L'instauration d'une AAC et l'étendue de son autorité et de ses pouvoirs, ainsi que ceux de son Directeur, doivent reposer sur le solide fondement d'un document juridique ayant force de loi adopté au niveau de décision le plus élevé possible de l'État. En outre, la législation devrait prévoir une enquête indépendante sur les accidents et incidents afin d'assurer des enquêtes impartiales et objectives destinées à remédier aux carences du système, non seulement au sein de l'industrie aéronautique mais aussi au sein de l'AAC.

3.2.6 Lorsqu'un État estime nécessaire de séparer les fonctions de prestation de services par la création d'entités commerciales extérieures à son AAC, telles qu'une agence de services de la circulation aérienne ou une autorité aéroportuaire, la création de telles entités sera prise en compte dans la législation de base. Une division claire des responsabilités sera définie entre les fonctions de réglementation et celles de prestation de services. Les responsabilités de réglementation et de sécurité resteront du ressort de l'État.

3.3 RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES (EC-2)

Note.— Dans tout le présent manuel, les termes « règlements » et « réglementation » sont employés dans leur sens générique et recouvrent ce que les États peuvent considérer comme instructions, règles, décrets, directives, législations, politiques, prescriptions et ordonnances, etc. Le caractère qui est expressément donné à un règlement lorsqu'il est applicable dans l'État, ainsi que la sanction appliquée en cas de non-conformité, sont des questions qui relèvent du jugement individuel des États, compte tenu de leurs responsabilités en vertu de la Convention.

3.3.1 Conditions générales

3.3.1.1 Les lois et règlements de l'État doivent être en conformité avec les Annexes à la Convention de Chicago. Les dispositions des Annexes sont conçues pour déterminer les conditions minimales que doivent remplir tous les États contractants, quelles que soient l'ampleur et la complexité de leurs activités d'aviation civile. Il appartient alors aux États, individuellement, d'élaborer des règlements et des règles équivalents, donnant suffisamment de détails pour assurer qu'une conformité satisfaisante aboutira au niveau de sécurité souhaité. Cette responsabilité comprend l'élaboration d'un processus permettant d'amender les règlements, si nécessaire.

3.3.1.2 Les Annexes à la Convention de Chicago, qui spécifient les exigences internationales applicables aux activités de l'aviation civile, énoncent les SARP de façon à réaliser l'uniformité et à faciliter l'incorporation dans les règlements nationaux. La délivrance des licences et permis ou certificats à des organismes de l'aviation civile est régie par les propres lois et réglementations de l'État. Toutefois, en s'acquittant de ses responsabilités à cet égard, l'État est tenu de prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et les pratiques, comme le demande l'article 37 de la Convention.

3.3.1.3 Les Annexes présentent clairement les spécifications internationales générales relatives à la délivrance des licences, certificats et permis, dont sont convenus les États contractants. Toutefois, si détaillées que soient ces spécifications, elles ne couvrent pas nécessairement tous les risques possibles ni toutes les circonstances. Il se peut que des spécifications ne donnent pas suffisamment de détails aux fins des modalités quotidiennes de délivrance des licences, de certification, de supervision et de contrôle. C'est pourquoi, dans certaines parties des Annexes, il est laissé aux États la latitude de décider des détails qui font partie des prescriptions des Annexes. Il arrive qu'un État doive examiner la nécessité d'adopter des prescriptions plus strictes que les normes minimales. En pareille circonstance, les États devraient étudier la formulation de processus appropriés, en partant du principe que l'exploitant ou le prestataire de services jouent un rôle prépondérant dans le cadre du concept de « responsabilité de l'exploitant ou du prestataire de services ». De ce fait, il est inévitable que les États appliquent les dispositions des Annexes de façons différentes mais, en général, en cherchant à atteindre les mêmes objectifs. Ainsi, les systèmes législatifs varient naturellement et les amendements à des règlements et décrets existants peuvent être réalisés plus rapidement dans certains États que dans d'autres. Comme toute législation est censée être revue et amendée selon les besoins, il est bien entendu commode que la législation aéronautique de l'État puisse être exprimée sous une forme qui permette d'apporter aisément et rapidement des amendements aux détails techniques figurant dans cette législation.

3.3.1.4 Les lois et réglementations des États doivent être formulées dans un style juridique. Toutefois, elles doivent aussi être rédigées de façon à pouvoir être utilisées tant par le personnel des services chargés de la

délivrance des licences, permis, certificats et approbations dans l'exécution de leurs activités quotidiennes que par le grand public, qui doit savoir comment satisfaire aux critères de délivrance des licences, permis, certificats et autres approbations requises. Quoi qu'il en soit, les réglementations des États devraient, au minimum, être conformes aux normes des Annexes à la Convention concernées et devraient au moins contenir les prescriptions menant à la délivrance ou à la validation des licences, qualifications, certificats et approbations, selon le cas.

3.3.2 Adaptation ou adoption de règlements d'autres États

Tout État contractant a le choix d'adopter des règlements d'un autre État contractant pour tenir lieu de ses propres règlements. Bien que l'adoption unilatérale de règlements d'un autre État puisse présenter certains avantages, par exemple faciliter les échanges d'équipages et d'aéronefs, il convient de n'y recourir qu'après avoir vérifié que les règlements ont été actualisés en fonction de toutes les normes de l'OACI. Il convient aussi de prendre en compte la complexité de l'environnement aéronautique de l'autre État. Un État dont l'environnement aéronautique est limité devrait se garder d'imposer une charge excessive à sa communauté de l'aviation et à son personnel d'évaluation en adoptant des règlements excessivement restrictifs. Une meilleure option consisterait à adapter les règlements pour qu'ils correspondent à son environnement, tout en conservant l'harmonie avec d'autres États.

3.3.3 Différences entre les règlements nationaux et les normes des Annexes de l'OACI

3.3.3.1 L'article 38 de la Convention de Chicago prévoit des conditions de dérogation aux normes internationales. Il prescrit que si un État estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme internationale amendée, ou s'il juge nécessaire d'adopter des règles ou pratiques différentes de celles qui sont établies par l'OACI, il doit notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. En pareil cas, le Conseil de l'OACI est tenu de notifier immédiatement à tous les autres États la différence qui existe entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État qui a donné la notification.

3.3.3.2 Il convient toutefois d'observer que la notification de différences par rapport aux normes internationales ne veut pas dire que l'État peut alors continuer de mener ses activités comme à l'ordinaire. Plusieurs articles de la Convention de Chicago précisent que si les normes adoptées par un État sont d'un niveau inférieur à celui des normes de l'OACI, les aérodromes, aéronefs, prestataires de services ou personnels ayant des licences ou certificats avalisés par cet État ne peuvent être employés à la navigation aérienne internationale sans l'autorisation du ou des États dans le territoire desquels ils pénètrent. La responsabilité d'obtenir pareille autorisation est celle de la personne ou de l'organisme de l'aviation civile dont le certificat ou brevet a été ainsi avalisé, mais un État peut aussi demander une autorisation globale pour le compte des titulaires de ses licences ou certificats.

3.3.4 Immatriculation des aéronefs et certificats de navigabilité

3.3.4.1 Les règlements d'immatriculation des aéronefs de l'État devraient être, au minimum, conformes aux normes de l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. Pour que les aéronefs soient admis à effectuer des vols internationaux, l'État d'immatriculation doit prescrire que la délivrance de leur certificat de navigabilité soit conforme à un code détaillé et complet de navigabilité, applicable au type d'aéronef dont il s'agit. La *Convention relative à l'aviation civile internationale* prescrit que tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit avoir à son bord un certificat d'immatriculation et un certificat de navigabilité (article 29). Elle prescrit aussi que le certificat de navigabilité doit être délivré ou validé par l'État dans lequel

l'aéronef est immatriculé (article 31). De plus, la Convention prescrit que les États contractants devront reconnaître comme valables les certificats de navigabilité délivrés ou validés par l'État d'immatriculation, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation du certificat sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies par l'OACI (article 33).

3.3.4.2 Les normes minimales de navigabilité dont il s'agit ci-dessus figurent dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. Toutefois, les spécifications techniques de l'Annexe 8 ne comprennent que des normes générales qui définissent, aux fins d'application par les autorités nationales compétentes, la base internationale complète de la reconnaissance de certificats de navigabilité par les États, aux fins des vols d'aéronefs d'autres États à destination ou au-dessus de leur territoire. C'est ainsi qu'il est nécessaire que chaque État élabore ses propres réglementations et règles complètes de navigabilité, compatibles avec les dispositions de l'Annexe 8, ou adopte et applique des règlements de navigabilité appropriés élaborés par un autre État contractant.

3.3.4.3 Dans l'élaboration des réglementations et règles nationales de navigabilité, il faut tenir compte du fait que l'État d'immatriculation a la responsabilité ultime de veiller à ce que tous les aéronefs inscrits à son registre soient conformes au prototype correspondant. De plus, l'État d'immatriculation a la responsabilité de veiller à ce que tous les aéronefs inscrits à son registre soient entretenus en bon état de vol pendant toute la durée de leur vie utile. Les méthodes à appliquer pour s'acquitter desdites responsabilités d'État en matière de navigabilité peuvent varier et dans certains cas peuvent comporter un transfert de certaines tâches à des organismes agréés ou à d'autres États, mais pareils arrangements ne dégagent pas l'État d'immatriculation de sa responsabilité générale.

3.3.4.4 L'État de l'exploitant a aussi, s'il est différent de l'État d'immatriculation, la responsabilité de veiller à ce que l'exploitant prenne toutes les mesures nécessaires pour maintenir la navigabilité de ses aéronefs. Si un accord de transfert passé en vertu de l'article 83 *bis* est en vigueur entre ces États, les obligations et fonctions de supervision incombant à ces États à l'égard d'aéronefs spécifiques doivent être clairement attribuées.

3.3.5 Permis d'exploitation aérienne et surveillance des exploitants

3.3.5.1 En ce qui concerne la certification (délivrance du permis d'exploitation aérienne) et la surveillance des exploitants, les règles et règlements de l'État devraient donner un cadre de contrôle concret et des indications utiles et devraient aussi laisser à l'exploitant la latitude d'élaborer des instructions pour guider le personnel sur les détails indispensables à l'exécution des vols. Cela est conforme au principe de la « responsabilité de l'exploitant » et facilite l'élaboration des normes et techniques d'exploitation qui conviennent le mieux aux circonstances et conditions dont il s'agit. Il convient de reconnaître que, s'il est vrai que les règlements et règles devront avoir une portée étendue, il ne sera peut-être ni faisable ni souhaitable de tenter de traiter tous les détails opérationnels concevables.

3.3.5.2 Les règles et règlements de l'État doivent imposer à l'exploitant de soumettre à l'AAC des procédures et des instructions opérationnelles détaillées régissant l'exécution des vols, comme base pour l'obtention du permis d'exploitation aérienne et l'exécution des vols. L'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions* et 3^e Partie — *Vols internationaux d'hélicoptères*, stipule que les procédures et instructions opérationnelles de l'exploitant doivent être soumises sous la forme d'un manuel d'exploitation et d'un manuel de contrôle de maintenance comprenant au moins les éléments spécifiés dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie et 3^e Partie, et tous autres éléments que l'AAC pourra prescrire.

3.3.6 Fourniture de services à l'industrie aéronautique

3.3.6.1 Chaque État s'engage à adopter des mesures visant à garantir que tout aéronef traversant son territoire ou manœuvrant à l'intérieur de son territoire respectera les règles et réglementations relatives au vol et à la manœuvre des aéronefs dans son territoire. Cette disposition oblige l'État à fournir, sur son territoire, des

aérodromes, des services radio, des services de recherche et de sauvetage, des services météorologiques et d'autres services de navigation destinés à faciliter la navigation aérienne internationale.

3.3.6.2 Pour atteindre l'objectif énoncé ci-dessus, il est nécessaire d'adopter et d'appliquer des systèmes normalisés appropriés de procédures de communications, codes, marquages, signaux, éclairages et autres pratiques et règles opérationnelles, ainsi que de collaborer à des mesures internationales visant à garantir la publication de cartes aéronautiques.

3.3.6.3 Les normes et les pratiques recommandées ou établies de temps à autres et liées aux dispositions ci-dessus sont définies dans les documents suivants :

- Annexe 2 — *Règles de l'air*
- Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*
- Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*
- Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*
- Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*
- Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*
- Annexe 14 — *Aérodromes*
- Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*

3.3.6.4 Un autre aspect important dans un contexte international est l'obligation et la responsabilité des États contractants de créer et fournir des services de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol et les régions ou zones de contrôle s'étendant au-dessus de leur territoire. Pour garantir que les services de la circulation aérienne, les communications, la navigation et la surveillance ainsi que les procédures applicables à l'espace aérien ou à l'aérodrome concerné seront d'un niveau adéquat, l'autorité compétente chargée des services de la circulation aérienne est tenue de mettre en œuvre des programmes officiels et systématiques de gestion de la sécurité pour les services relevant de sa compétence. Ces programmes de gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne devraient être créés sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, selon qu'il convient.

3.3.6.5 L'organisation structurelle mise en place par les États pour remplir leurs obligations, qui sont définies dans les Annexes indiquées ci-dessus, peut varier d'un État à l'autre, en fonction de l'ampleur et de l'étendue de leurs activités aéronautiques. Les services requis peuvent être fournis par l'AAC elle-même ou sous-traités à des entreprises publiques ou privées. Il est toutefois important que de tels arrangements soient clairement définis dans la législation afin de garantir que la supervision de la sécurité reste du ressort de l'AAC.

3.3.7 Exemptions/Exceptions

3.3.7.1 Le respect des prescriptions n'est pas facultatif. Toutefois, surtout dans le domaine de l'infrastructure aéroportuaire, il peut arriver que se posent des problèmes géographiques ou physiques insurmontables. Lorsque des mécanismes de réglementation solides et documentés appropriés sont en place et qu'ils ne sont pas incompatibles avec les Annexes de l'OACI ou avec l'objectif d'une SARP spécifique ou d'une bonne pratique de sécurité acceptée, il peut être possible de résoudre une divergence ou une carence par l'imposition de conditions restrictives ou de mesures/contrôles compensatoires. Cependant, il est important de ne pas laisser entendre que des exemptions/exceptions puissent être utilisées pour contourner une disposition impopulaire ou que le respect d'une disposition soit facultatif. L'utilisation de tels mécanismes doit être considérée comme l'exception, non la norme. Il convient également de garder à l'esprit que l'octroi de telles exceptions pourrait avoir des incidences concrètes sur les différences des États et donc exiger des États qu'ils modifient leurs notifications de différences.

3.3.7.2 Par ailleurs, une telle exception ne devrait être accordée que sur la base de motifs solides. Il faudrait donc élaborer des techniques d'analyse de risque ou d'étude aéronautique au niveau approprié dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS). Dans de tels cas d'exception, la responsabilité de la justification,

qualitative ou quantitative, d'un autre moyen de respecter les exigences incombe à l'exploitant ou au prestataire de services, avant l'introduction d'une demande d'autorisation auprès de l'autorité de réglementation. Le dossier doit être solidement étayé et le résultat doit être rendu public, par exemple dans la publication d'information aéronautique (AIP) ainsi que dans les documents d'assurance de la sécurité, tels que le Manuel d'aérodrome, tenu par l'autorité de réglementation et l'exploitant ou le prestataire de services. En outre, l'exploitant ou le prestataire de services doivent régulièrement réexaminer toute exception en vue d'en éliminer si possible la nécessité, ainsi que vérifier la validité et la solidité de toute mesure d'atténuation en place. Avant d'accorder une exemption ou exception, l'autorité de réglementation doit aussi évaluer si l'exemption ou exception entraînerait des différences par rapport aux SARP et, dans l'affirmative, la notification des différences en question par l'État.

3.4 SYSTÈME D'AVIATION CIVILE ET FONCTIONS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'ÉTAT (EC-3)

3.4.1 Mise en place d'un système national d'aviation civile

3.4.1.1 Pour que l'État s'acquitte des obligations prévues par la Convention de Chicago, il est clair qu'un système d'aviation civile bien organisé et doté des ressources et pouvoirs nécessaires doit être mis en place sur la base d'une législation nationale et structuré de manière à pouvoir remplir avec efficacité les tâches qu'il doit accomplir. Dans la pratique, il faut que l'État mette en place un organisme approprié et réaliste et emploie le personnel, y compris le personnel technique et de soutien, nécessaire pour exécuter les différentes fonctions d'une autorité nationale de l'aviation civile. Les activités d'aviation et les impératifs des États varient et, par voie de conséquence, leurs organismes d'aviation civile diffèrent aussi, et il n'est ni raisonnable ni pratique de suggérer, pour guider les États, un modèle univoque qui puisse convenir à tous. Certains grands États peuvent estimer nécessaire et efficace, ainsi qu'efficace, de créer des bureaux régionaux et un siège central. Dans ces cas, des processus devraient être instaurés pour garantir l'efficacité de la gestion et des communications avec le siège central, l'accès nécessaire à la bibliothèque et à d'autres documents communs, ainsi que la normalisation, en tenant compte de toutes différences régionales pertinentes. Il faut toutefois observer que l'étendue de l'autorité et de la responsabilité d'un système d'aviation civile ne devrait pas varier considérablement d'un État à l'autre et que l'AAC, quelle que soit sa taille, devrait toujours veiller au maintien d'un bon système de freins et contrepoids.

3.4.1.2 Dans sa décision sur la structure organique nécessaire, l'État devrait évaluer ses obligations, qui sont définies dans plusieurs Annexes de l'OACI et dans les éléments indicatifs correspondants, en ne perdant pas de vue l'ampleur et la complexité de l'activité aéronautique sur son territoire. Dans bien des États, sinon dans la plupart, il sera nécessaire de mettre en place une division ou un groupe de réglementation de la sécurité au sein de l'AAC, afin d'assurer que celle-ci s'acquittera convenablement de ses responsabilités en matière de sécurité du transport aérien commercial, tant intérieur qu'international.

3.4.1.3 Un exemple d'organigramme de système national d'aviation civile est présenté à la Figure 3-1. Il convient d'observer qu'un système national d'aviation civile peut être mis sur pied avec plus de services ou moins de services que dans l'exemple, selon la complexité et l'ampleur de l'utilisation d'aéronefs civils dans l'État. L'organigramme présenté est destiné à servir de cadre pour les fonctions essentielles d'un système national d'aviation civile et n'est pas censé être l'organisation « idéale », car l'organisation idéale est celle que l'on aura mise en œuvre pour atteindre avec efficacité et efficience les objectifs spécifiques du système national d'aviation civile dans son environnement.

3.4.1.4 Dans les États où l'ampleur et la complexité de l'industrie de l'aviation sont plutôt modestes, l'État pourra s'acquitter de ses responsabilités d'une façon efficace et économique au moyen d'arrangements d'inspection en coopération avec des États voisins, ou au moyen d'arrangements régionaux.

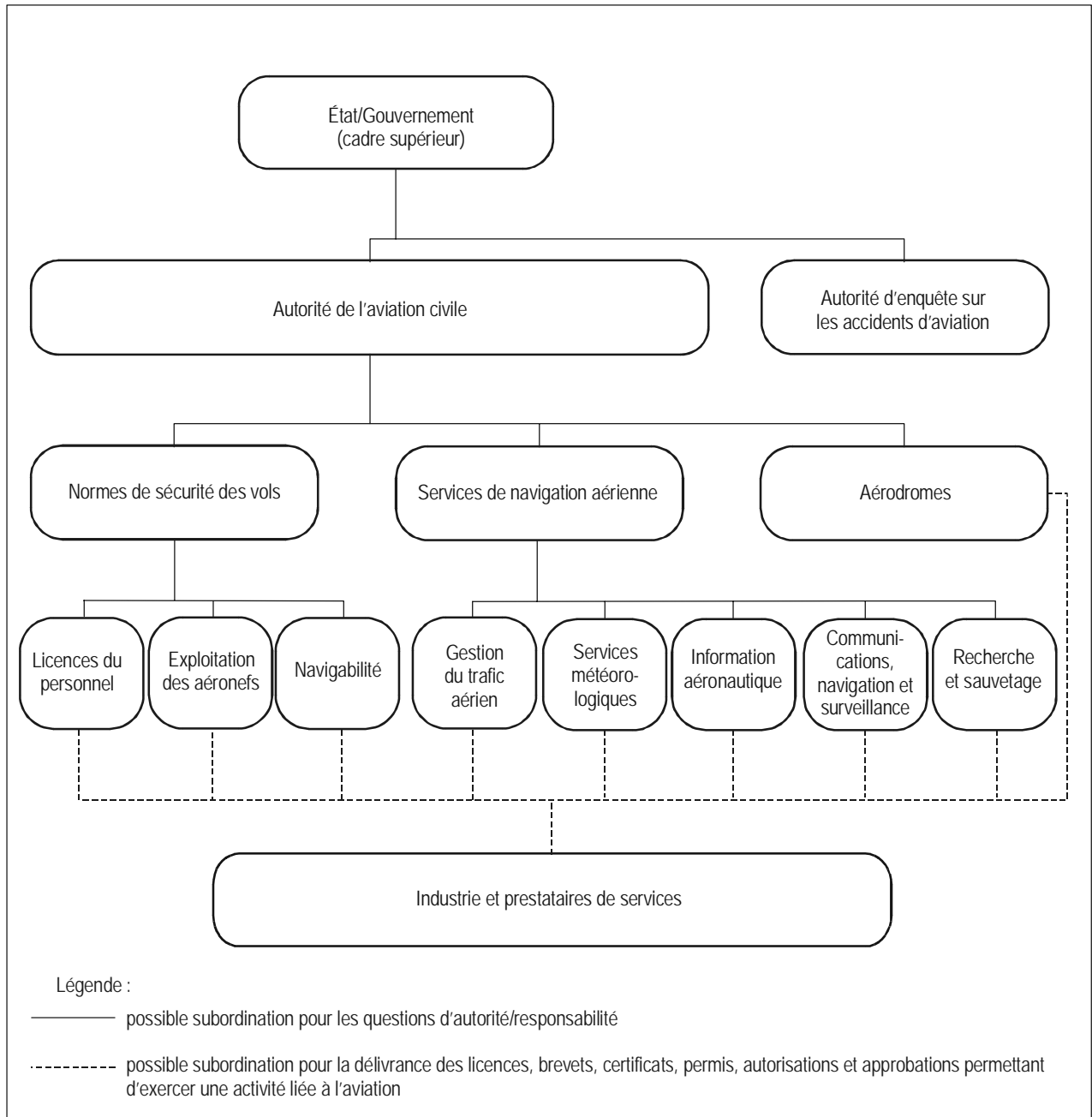


Figure 3-1. Exemple d'organigramme d'un système national d'aviation civile

3.4.2 Besoins en personnel

3.4.2.1 Pour s'acquitter efficacement de ses responsabilités, le système national d'aviation civile doit être doté d'une organisation appropriée et d'un personnel qualifié, capable d'accomplir le vaste éventail de tâches techniques requises pour la supervision de la sécurité. De plus, ce personnel devrait aussi bénéficier de conditions d'emploi et de rémunération correspondant à sa formation, ses connaissances techniques et son expérience et comparables à celles du personnel de l'exploitant dont il inspectera et supervisera les activités.

3.4.2.2 Tout le personnel technique de l'État habilité à veiller au maintien des compétences et à exercer des fonctions de surveillance ou de supervision de la sécurité, selon le cas, doit être en possession des pièces d'identité appropriées les désignant comme experts techniques employés par les autorités nationales et ayant droit à un accès sans restriction pour inspecter les aéronefs, les documents, les aérodromes, les services de la circulation aérienne et toutes les installations pertinentes, ainsi qu'un accès sans restriction à des sites liés à l'aviation civile normalement à accès réglementé.

3.4.2.3 Le coût du recrutement et de la fidélisation du personnel technique qualifié satisfaisant aux exigences de la profession représente un engagement financier important et peut nécessiter des révisions de politiques et réglementations en vigueur de longue date concernant la rémunération du personnel technique qualifié. En vue de recruter et fidéliser le personnel possédant les qualités requises et combinant professionnalisme et intégrité, il est essentiel que les autorités nationales deviennent un employeur compétitif. En outre, les États devraient avoir mis en place les politiques de recrutement, conditions d'emploi et pratiques appropriées.

3.4.2.4 Il est reconnu que certains États (surtout ceux où le volume d'activités de transport aérien commercial est faible) ne seront peut-être pas en mesure de répondre aux exigences de dotation en personnel en raison du manque de personnel local qualifié ou de l'incapacité d'obtenir les enveloppes budgétaires nécessaires. Parfois, surtout lorsque l'État est aussi un exploitant ou un prestataire de services, du personnel de l'exploitant ou du prestataire de services peut être affecté par l'AAC à des responsabilités d'inspection fondamentales de l'AAC, sans qu'une supervision technique soit effectuée par une AAC indépendante. Un tel arrangement n'est normalement pas dans le meilleur intérêt des voyageurs et devrait être évité. Toutefois, lorsqu'elle est contrôlée convenablement par l'AAC, l'affectation de personnel qualifié de l'exploitant pour aider à des fonctions d'inspection peut être acceptable en termes de sécurité et est généralement économiquement bénéfique pour l'État et pour l'exploitant. Dans de tels cas, il convient de souligner que le personnel désigné de l'exploitant doit être maintenu sous le contrôle technique et la supervision de l'AAC lorsqu'il accomplit les tâches d'inspection qui lui ont été confiées.

3.4.2.5 Pour les États qui ont conclu qu'il n'était pas faisable de maintenir la gamme complète de personnel technique de l'AAC nécessaire pour mener à bien toutes les fonctions de supervision de la sécurité de l'AAC, il existe une possibilité de créer une petite cellule de personnel technique de l'AAC ayant les compétences et l'expérience techniques requises. Pour étoffer cette cellule et être donc en mesure de remplir toutes ses responsabilités de supervision de la sécurité, l'AAC devrait envisager de passer un accord avec d'autres États pour l'aider, à temps partiel ou sur une base de coopération, à exécuter certaines tâches spécifiques exigeant des compétences spécialisées et de l'expérience. Comme autre solution, ou comme complément de l'option citée plus haut, l'AAC pourrait aussi envisager de faire appel à une organisation commerciale compétente qui fournirait le personnel qualifié nécessaire pour exécuter les fonctions d'inspection requises en tant que conseillère auprès de l'AAC. Le Bureau régional de l'OACI accrédité auprès de l'État peut aider à élaborer des accords de coopération en matière d'inspection entre États de la région.

3.4.2.6 Il convient toutefois de souligner que quels que soient les accords passés par un État, ce dernier n'est nullement dégagé de sa responsabilité ultime de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation sur son territoire. Il est essentiel que les accords ou contrats conclus en vue de l'exécution des responsabilités et fonctions d'inspection soient explicites dans leurs dispositions. Par exemple, une fois qu'un État a accepté ou approuvé un manuel d'exploitation, un contrat devrait stipuler que les inspections soient menées sur la base de ce manuel ainsi que des réglementations d'exploitation/règles/moyens de conformité de l'État. De plus, le contrat doit indiquer de façon explicite que l'agence désignée ou ayant conclu un contrat pour mener l'inspection doit notifier à l'AAC toute

déficience découverte au cours d'une inspection dans un délai précis suivant l'inspection. Dans tous les cas, c'est l'État qui définit les règles d'inspection à respecter par toute agence désignée ou avec laquelle un contrat a été signé, qui fixe les critères des rapports à soumettre et fournit les moyens d'auditer l'agence désignée ou avec laquelle un contrat a été passé.

3.4.3 Fonctions d'un service des normes de sécurité des vols

Le Service des normes de sécurité des vols a la responsabilité globale des activités de l'AAC liées à la supervision de la sécurité. Il se trouve au sommet de la hiérarchie des responsables de l'application de la politique technique relative aux licences du personnel, à l'exploitation technique des aéronefs et à la navigabilité des aéronefs. À ce titre, il a aussi la responsabilité d'harmoniser les règlements d'exploitation et d'assurer la coordination entre les différentes sections responsables de l'application des normes nationales et internationales.

Note.— Dans bien des États en développement, la Section des licences du personnel comprend un groupe de médecine aéronautique ; plusieurs États ont toutefois jugé nécessaire de créer à l'intérieur du Service des normes de sécurité des vols une Section de médecine aéronautique distincte, qui travaille en bonne harmonie avec la Section des licences du personnel.

3.4.4 Création de prestataires de services

Les États qui ont mis en place et développé des projets de commercialisation et de privatisation de la fourniture et de l'exploitation d'aérodromes et de services de navigation aérienne ont dû, face à l'autonomie accrue des prestataires que de tels projets entraînaient, adapter leurs structures organisationnelles pour garantir que l'AAC conserve un degré adéquat de supervision dans son rôle d'organisme de réglementation. Une distinction et une séparation claires de l'autorité et de la responsabilité entre l'autorité de réglementation de l'État et l'agence d'exploitation de l'État devraient être maintenues. Par conséquent, les États doivent veiller à ce que des réglementations en matière de sécurité et des législations appropriées soient en place pour mettre en œuvre la supervision de la sécurité des diverses fonctions.

3.4.5 Création d'une autorité d'enquête sur les accidents d'aviation

Il est essentiel que l'agence, le conseil, la commission ou tout autre organisme de l'État chargé d'enquêter sur les accidents ou les incidents graves relève directement d'une autorité supérieure, de préférence au niveau ministériel du gouvernement afin que les résultats et recommandations de sécurité de l'enquête ne soient pas dilués en passant par les canaux administratifs habituels. De nombreux États ont créé leur autorité d'enquête sur les accidents d'aviation en tant qu'organisme statutaire indépendant, séparé de l'autorité de réglementation de l'aviation civile.

3.5 QUALIFICATION ET FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE (EC-4)

3.5.1 Qualification du personnel technique

3.5.1.1 Les tâches et activités liées à la supervision de la sécurité de l'aviation couvrent un vaste et complexe éventail d'évaluations, d'inspections, d'analyses et d'interventions. La bonne exécution de ces tâches exige un personnel hautement qualifié dans les différentes phases du processus.

3.5.1.2 L'exécution satisfaisante des différentes fonctions du corps d'inspection de l'AAC dépend largement des qualités, de l'expérience, de la compétence et du dévouement des inspecteurs. En plus de l'importance cruciale de la compétence technique dans l'exécution des fonctions de certification, d'inspection et de surveillance, il importe que les inspecteurs possèdent un degré élevé d'intégrité, soient impartiaux dans l'exécution de leurs tâches, agissent avec tact, comprennent bien la nature humaine et possèdent de bonnes qualités de communication. Vu le caractère spécialisé et délicat de la mission des inspecteurs de l'AAC, il est extrêmement important que les qualités, l'expérience et les caractéristiques individuelles de chaque personne employée, que ce soit en vertu d'une relation d'emploi directe ou sous contrat, pour s'occuper de délivrance de licences, de certification, d'inspection et de surveillance soient vérifiées et attentivement évaluées avant la sélection.

3.5.1.3 Idéalement, le personnel technique devrait être au moins aussi qualifié que le personnel à inspecter ou superviser. Dans le cas des agents de délivrance des licences du personnel, les qualités requises devraient comprendre une expérience considérable dans une des professions pour lesquelles la licence ou la qualification est délivrée. Si l'agent de délivrance est appelé à faire subir des examens et des épreuves, les qualités et l'expérience requises devraient être semblables à celles qui sont demandées aux inspecteurs de l'aviation civile.

3.5.1.4 En ce qui concerne les médecins inspecteurs, il est indispensable qu'ils soient bien qualifiés et expérimentés dans la pratique de la médecine aéronautique, au moins au niveau des médecins chargés des examens médicaux à faire passer. L'inspection de la Section médicale de l'AAC, de la clinique de médecine aéronautique accréditée auprès de l'AAC pour effectuer des examens médicaux approfondis de titulaires de licences, ainsi que du réseau de médecins examinateurs désignés, devrait s'effectuer dans le respect de la confidentialité requise. Dans de nombreux petits États, les seuls médecins inspecteurs compétents seront probablement les médecins qui font déjà partie du système à inspecter. Par conséquent, il conviendrait dans bien des cas de conclure une entente par laquelle des médecins inspecteurs pourront être désignés ou détachés par d'autres États contractants, éventuellement sur la base d'échanges réciproques.

3.5.1.5 La certification et la surveillance des activités d'aviation civile comportent des tâches techniques qui dépassent très nettement l'examen et l'approbation d'une documentation. Il ne faut pas minimiser l'importance de ce dernier élément, mais la supervision de la sécurité de l'aviation civile comprend aussi des inspections opportunes, par des inspecteurs qualifiés, de toutes les activités d'aviation civile, depuis le début du processus de certification jusqu'à une surveillance périodique continue, longtemps après la délivrance du permis. L'idéal serait que les qualités d'un inspecteur de l'aviation civile correspondent aux qualités de ceux qui sont inspectés ; toutefois, s'il est vrai qu'un inspecteur de l'aviation civile de l'AAC devrait avoir toutes les qualités requises, il n'est pas attendu de chaque inspecteur qu'il possède dans tous les cas le même niveau d'expérience que l'ensemble du personnel à inspecter, notamment dans le domaine des aérodromes, qui compte plusieurs disciplines.

3.5.1.6 Toutefois, l'organisation chargée de la supervision de la sécurité devrait être compétente sur le plan organisationnel, ce qui peut nécessiter une équipe d'inspecteurs représentant plusieurs disciplines. En tant qu'équipe, ces inspecteurs devraient avoir le même niveau de connaissances, de qualités et d'expérience, dans les domaines de qualification et d'expérience concernés, que l'organisme soumis à inspection. S'ils possèdent des licences et d'autres aptitudes ou qualités ainsi qu'un niveau acceptable de compétence et de connaissance des activités, limitations, équipements, systèmes, exploitation, etc. d'aviation civile, les inspecteurs de l'aviation civile seront mieux à même d'évaluer les connaissances, les techniques et la compétence générale du personnel, des exploitants, des prestataires de services et des organismes de maintenance.

3.5.2 Formation du personnel technique

3.5.2.1 Les autorités de l'État doivent déterminer les qualités professionnelles minimales de leur personnel technique chargé des fonctions de supervision de la sécurité et aussi fournir à celui-ci la formation technique et administrative nécessaire pour qu'il puisse s'acquitter efficacement de ses fonctions et responsabilités. Par

exemple, dans le domaine de la compétence des pilotes, au moins un pilote inspecteur devrait être qualifié et à jour sur un au moins des types d'aéronefs exploités par chaque transporteur aérien sur lequel l'AAC exerce sa compétence juridictionnelle ou sa responsabilité.

3.5.2.2 Les autorités de l'État doivent être prêtes à financer la formation initiale et périodique de leur personnel technique. Le personnel technique de l'État représente l'autorité et doit, à ce titre, développer constamment ses connaissances et ses compétences en relation avec ses responsabilités. Cela devrait se faire par une formation périodique et des cours de recyclage, dans toutes les disciplines où les agents techniques exercent des responsabilités. La participation à des séminaires et ateliers organisés par l'OACI et des organismes aéronautiques internationaux et régionaux permettra aussi au personnel technique de l'État d'élargir ses horizons et de tirer parti de l'expérience d'experts d'autres États contractants. Des études supplémentaires, par exemple des cours de rédaction technique, de formation à la supervision, etc., permettront aussi aux experts techniques d'améliorer leur compétence et leur efficacité.

3.5.2.3 Une formation (technique) spécialisée pratique et théorique, sur une base périodique, y compris des cours de supervision, permettra au personnel technique de l'État de maintenir un haut niveau de connaissances et de compétence et ainsi de s'acquitter plus efficacement de ses fonctions et responsabilités. Le résultat net d'une formation de ce genre sera notamment une meilleure exécution des tâches et un plus grand respect de la part de ceux qui seront inspectés et supervisés par les inspecteurs de l'AAC.

3.5.2.4 La formation du personnel technique de l'État ne sera pas strictement limitée aux éléments professionnels, tels que le maintien de la compétence et l'actualisation. Il est en particulier indispensable de donner aussi aux inspecteurs de l'AAC une formation sur des sujets tels que les règlements de l'AAC, les compétences, connaissances, fonctions et responsabilités des inspecteurs, les procédures de l'AAC pour la mise en application et l'exécution des prescriptions.

3.6 INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ (EC-5)

3.6.1 L'efficacité d'un système de supervision de la sécurité et l'application des normes nationales et internationales doivent être soutenues par des éléments indicatifs qui guideront les experts techniques dans la manière d'accomplir leurs tâches spécifiques. L'OACI a élaboré et publié des indications techniques pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions des Annexes.

3.6.2 Les États doivent aussi élaborer et publier leurs propres indications techniques pour aider leurs experts techniques à appliquer les réglementations, procédures et pratiques nationales. Les orientations techniques de l'OACI peuvent être utilisées avec fruit pour préparer les indications techniques nationales. Celles-ci devraient expliquer comment traiter une demande de licence, qualification, permis, certificat ou approbation, comment évaluer les affirmations faites dans les formulaires de demande et comment évaluer l'expérience. Les indications techniques nationales devraient aussi comporter des informations sur la mise en œuvre des réglementations, instructions et directives en vigueur. Des processus similaires devraient être mis en place pour tous les domaines visés par les Annexes et assortis de mécanismes ayant pour but de garantir que les postulants soient informés des conditions à remplir et du processus de demande.

3.6.3 Les inspecteurs concernés auront en outre besoin d'indications techniques pour appliquer les réglementations et politiques relatives à la certification et à la surveillance des titulaires de licences ou certificats, y compris de procédures types pour l'évaluation de la documentation et des qualités opérationnelles nécessaires pour la certification initiale ou le maintien de la certification, selon le cas.

3.6.4 Le manuel des inspecteurs est un outil utile qui devrait être élaboré et fourni aux inspecteurs dans tous les domaines fonctionnels. Il faudrait fournir aux inspecteurs et au personnel les outils adéquats pour leur

permettre de s'acquitter efficacement de leurs tâches, notamment les moyens de transport nécessaires, des bureaux appropriés, des téléphones et autres moyens de communication. L'accès à l'Internet pour compléter une bibliothèque technique est devenu une nécessité dans le monde actuel des technologies de l'information et de la communication.

3.6.5 Pour favoriser la sécurité dans l'environnement opérationnel de l'aviation, il est essentiel de fournir et diffuser rapidement les informations cruciales pour la sécurité, telles que les avis aux navigants (NOTAM) et les directives concernant la navigabilité. L'importance d'amendements réguliers et de mises à jour des publications, telles que les cartes aéronautiques et autres publications liées à l'aviation, ne devrait pas être négligée vu son rôle dans la garantie d'un environnement opérationnel sûr.

3.7 OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE LICENCES, DE CERTIFICATION, D'AUTORISATION ET D'APPROBATION (EC-6)

3.7.1 Généralités

3.7.1.1 La Convention de Chicago dispose que les États contractants doivent délivrer des certificats, des licences et des brevets, selon le cas, aux aéronefs, aux organismes et au personnel employés à la navigation aérienne internationale. Par exemple, l'article 31 de la Convention stipule que « tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé. »

3.7.1.2 L'article 32, alinéa a), porte sur les licences du personnel de conduite. Il stipule que « le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. »

3.7.1.3 La Convention de Chicago prévoit aussi la reconnaissance des brevets et licences par des États contractants autres que l'État qui les a délivrés (article 33). Ils sont « reconnus valables » uniquement si « les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention ».

3.7.1.4 Les conditions applicables aux brevets et licences autres que les certificats de navigabilité et les brevets et licences des équipages de conduite sont visées par l'article 37 de la Convention de Chicago et dans les Annexes 1 — *Licences du personnel* et 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. L'article 37 donne à l'OACI le mandat d'adopter et d'amender, selon les nécessités, des normes et pratiques recommandées portant notamment sur les licences des personnels d'exploitation et d'entretien. L'Annexe 1 prévoit la délivrance de licences de techniciens de maintenance d'aéronefs, de contrôleurs de la circulation aérienne, d'agents techniques d'exploitation (dispatchers) et d'opérateurs radio de station aéronautique. Des spécifications connexes se trouvent dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, 1^{re} Partie — Aviation de transport commercial international — Avions*.

3.7.2 Licences du personnel

3.7.2.1 La délivrance des licences du personnel est une fonction de l'État qui permet à ce dernier de se conformer aux prescriptions de la Convention de Chicago et de l'Annexe 1 et qui couvre plusieurs disciplines et domaines fonctionnels. Les activités de délivrance des licences du personnel sont telles qu'elles nécessitent habituellement la mise en place d'un système de délivrance de licences et d'un service (bureau) expressément chargé de cette fonction. Le système variera bien entendu d'un État à un autre, selon l'ampleur et la complexité

de l'exploitation d'aéronefs civils. Il est aussi possible, selon le nombre de licences et qualifications délivrées, de combiner les activités de délivrance des licences avec celles d'autres sections de l'AAC. Toutefois, que les fonctions de délivrance des licences soient exécutées par un service de délivrance des licences complet ou sous-traitées par un petit bureau des licences, plusieurs fonctions essentielles restent de la responsabilité de l'AAC. Ces fonctions essentielles du service national de délivrance des licences du personnel sont notamment les suivantes :

- a) rédaction et amendement des règles relatives à la formation et aux licences du personnel aéronautique ;
- b) évaluation et approbation des demandes de licences et qualifications, et délivrance des licences et qualifications ;
- c) exécution d'évaluations d'aptitude physique et mentale compte tenu des conditions de délivrance des licences ;
- d) validation de licences et qualifications délivrées par d'autres États contractants ;
- e) approbation, désignation et supervision de personnes ou organismes chargés de tâches expresses pour le compte du service de délivrance des licences du personnel.

3.7.2.2 Au sein d'un État, la délivrance des licences du personnel est régie par des législations et réglementations nationales et peut couvrir plusieurs disciplines et domaines fonctionnels. L'Annexe 1 donne une présentation claire des spécifications internationales générales de délivrance des licences du personnel dont les États contractants sont convenus. Bien que les dispositions de l'Annexe 1 soient rédigées de façon à faciliter leur incorporation dans les législations nationales sans modifications majeures des textes, la plupart de ces spécifications ne sont pas suffisamment détaillées pour répondre aux exigences de la gestion quotidienne des activités d'un État en matière de délivrance de licences du personnel. Dans la plupart des cas, c'est aux États qu'est laissée la tâche de rédiger des exigences détaillées et c'est pour cette raison qu'il existe d'importantes différences dans les pratiques des États en matière de délivrance de licences du personnel. C'est en particulier le cas pour l'évaluation médicale des titulaires de licences, où l'évaluation et le jugement individuels ainsi qu'un usage abusif de la « clause de flexibilité » (§ 1.2.4.8 de l'Annexe 1) ont généré d'importantes variations dans l'application des exigences médicales.

3.7.3 Certificats et approbations

3.7.3.1 De nombreux autres articles et paragraphes de la Convention de Chicago et de ses Annexes exigent des États contractants de l'OACI qu'ils délivrent et valident des licences, brevets, permis et certificats. Cette exigence oblige à son tour les États à créer, gérer et superviser un système de délivrance de licences et de certification pour le personnel, les équipements, les aérodromes, les exploitants aériens, les organismes de maintenance, les prestataires de services de la circulation aérienne, etc. afin de s'acquitter de leurs obligations et responsabilités internationales visant à assurer un système sûr et ordonné de navigation aérienne internationale.

3.7.3.2 La 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions* et la 3^e Partie — *Vois internationaux d'hélicoptères* de l'Annexe 6 indiquent que les États doivent délivrer un permis d'exploitation aérienne (AOC) ou un document équivalent à un exploitant aérien ayant démontré qu'il a une organisation appropriée et une méthode de contrôle et de supervision des vols. Pour que le permis demeure valide, il faudra que l'exploitant démontre qu'il continue de maintenir les normes dont il a fait la démonstration au cours du processus initial de certification. Les États doivent donc établir un système tant pour la certification que pour la surveillance continue de l'exploitant, afin de veiller au maintien des normes prescrites d'exploitation. À cet effet, l'AAC devrait mettre en place et maintenir une Section de l'exploitation technique des aéronefs forte, efficace et viable pour contrôler et superviser l'activité aérienne dans l'État.

3.7.3.3 La Section de l'exploitation technique des aéronefs est un des grands éléments du dispositif de l'AAC ; c'est l'élément d'inspection que l'on trouve le plus fréquemment, dans presque tous les systèmes d'aviation civile du monde. Son ampleur et sa complexité organique diffèrent d'un État à l'autre, car elles sont fonction de l'ampleur de l'activité aérienne menée dans l'État par l'aviation commerciale et l'aviation générale. Selon l'ampleur, la variété et la complexité de l'activité aérienne dans l'État, il pourra être nécessaire de diviser la section en plusieurs sous-sections ayant des responsabilités précises, ou bien de la mettre sur pied à l'intérieur d'un unique bureau de contrôle et de supervision de l'AAC. En tout état de cause, les fonctions essentielles restent fondamentalement les mêmes et devraient notamment comprendre les suivantes :

- a) rédaction et amendement de règles relatives à l'exploitation technique des aéronefs ;
- b) certification et approbation des demandes initiales d'exploitants aériens et délivrance des permis d'exploitation aérienne (AOC) ;
- c) inspections régulières et surveillance des exploitants aériens titulaires d'un permis ;
- d) approbation, désignation et supervision de personnes ou d'organismes chargés d'exécuter, par délégation, des tâches précises en son nom.

3.7.3.4 L'OACI a toujours considéré la navigabilité des aéronefs comme un facteur clé de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cela est exprimé dans la Convention de Chicago, qui insiste en particulier sur la délivrance et la validation des certificats de navigabilité conformément à des normes approuvées. Afin de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de navigabilité, de faire régner la confiance et l'intégrité nécessaires et de respecter les prescriptions énoncées dans la Convention de Chicago et dans les Annexes 6 et 8, il est indispensable que les États contractants établissent un système (organisme) efficace de navigabilité.

3.7.3.5 Le système d'inspection de la navigabilité à mettre en place dépendra du niveau et de l'ampleur de l'activité aérienne dans l'État. Les fonctions essentielles d'un organisme d'inspection de la navigabilité sont notamment les suivantes :

- a) rédaction et amendement des règles relatives à la navigabilité des aéronefs ;
- b) certification et approbation des demandes initiales d'exploitants aériens (aspects de navigabilité) ;
- c) inspections régulières et surveillance des exploitants aériens titulaires d'un permis (aspects de navigabilité) ;
- d) délivrance, renouvellement et maintien de la validité des certificats de navigabilité ;
- e) approbation de modifications et inspections obligatoires ;
- f) approbation et inspections régulières des organismes de maintenance agréés (OMA) ;
- g) approbation et inspections régulières des aspects de maintenance des AOC ;
- h) suivi et contrôle des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité.

3.7.3.6 S'il y a des activités de conception dans l'État, il pourra être nécessaire de créer un organisme d'ingénierie de la navigabilité pour mener à bien les fonctions essentielles d'un État de conception. Dans les États où il n'y a pas d'organisme d'ingénierie aéronautique, il sera normalement nécessaire de confier à l'organisme d'inspection des aéronefs les tâches d'ingénierie qui sont liées au maintien de la navigabilité. En tout état de cause, les fonctions essentielles d'un organisme d'ingénierie aéronautique comprennent notamment les suivantes :

- a) assistance dans l'application des SARP et des procédures, ainsi que dans la surveillance des travaux d'ingénierie ;
- b) évaluation de la conception technique et de la navigabilité des aéronefs nouveaux ;
- c) évaluation de modifications ou réparations, soit par acceptation d'une approbation de l'État de conception, soit par une approbation nationale expresse ;
- d) suivi des informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité pour le certificat de type.

3.7.3.7 L'article 15 de la Convention de Chicago exige que tous les aéroports ouverts aux fins d'usage public et qui relèvent de la juridiction d'un État contractant offrent des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants, ce qui est normalement réalisé au moyen d'une certification des aéroports. Pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de certification d'aéroports et se conformer aux exigences énoncées dans la Convention de Chicago et dans l'Annexe 14, il est essentiel que les États contractants mettent en place un système efficace de certification d'aéroport. Si une AAC peut aussi être responsable de la gestion et de l'exploitation des aéroports, il est essentiel de créer une entité séparée de supervision de la sécurité au sein de l'AAC pour mener à bien les fonctions de certification et de réglementation de la sécurité des aéroports.

3.7.3.8 À l'heure actuelle, il n'existe pas d'exigence OACI relative à la certification des prestataires de services de la circulation aérienne (ATS). Toutefois, la certification est perçue par de nombreux États comme un élément important des fonctions de réglementation et de supervision et plusieurs États appliquent déjà des conditions pour la certification des prestataires de services de gestion du trafic aérien (ATM). Un nombre important d'États évoluent vers une situation où les services de la circulation aérienne sont fournis par un organisme distinct de l'entité publique chargée de la fonction de réglementation. Toutefois, que la fourniture de services ressortisse à l'État ou à une entité séparée, c'est à l'État qu'incombe la responsabilité d'assurer la conformité avec les dispositions des Annexes de l'OACI. Nombreux sont aujourd'hui les États contractants de l'OACI qui soutiennent l'idée que l'OACI adopte des normes de certification pour les prestataires de services ATS. L'OACI étudie donc la question, et de telles normes devraient entrer en vigueur d'ici la fin de 2007.

3.7.3.9 Des conditions insatisfaisantes notées par les experts techniques de l'AAC au cours du processus de délivrance de licences ou de certification devraient être immédiatement portées à l'attention du postulant pour qu'il prenne des mesures correctrices. Dans le cas de carences ou de faiblesses découvertes au cours d'un processus de délivrance d'une licence, il faudrait prévoir une possibilité pour le postulant de remédier au problème et de présenter une nouvelle demande. Dans le cas d'une demande présentée par un exploitant d'aéroport ou un exploitant aérien, ou de l'agrément d'un prestataire de services ou d'un organisme de maintenance, il faudrait aussi prévoir la possibilité pour le postulant de remédier à toute carence influant sur la sécurité de l'exploitation avant qu'il entreprenne d'autres activités ou des travaux de maintenance. Toutes les divergences et tous les cas de non-conformité doivent être rectifiés ou résolus à la satisfaction des experts techniques de l'AAC et de l'AAC elle-même avant le commencement d'un quelconque service.

3.8 OBLIGATIONS DE SURVEILLANCE (EC-7)

3.8.1 Les obligations et responsabilités des États contractants de l'OACI à l'égard d'un système sûr et ordonné d'aviation civile internationale vont bien au-delà de la délivrance de licences, qualifications, permis, certificats et autres approbations. Le maintien de la sécurité des vols, surtout lors d'importants changements, exige que les États établissent aussi un système pour veiller à ce que soient maintenues la compétence organisationnelle ainsi qu'individuelle et professionnelle des titulaires de licences, qualifications, permis, certificats, etc., la validité des licences, qualifications, permis, certificats, etc., l'aptitude des exploitants aériens et des prestataires de services à maintenir la sécurité et la régularité des vols et l'aptitude à faire bien entretenir les aéronefs par des OMA.

L'autorité à l'égard de ce processus continu devrait être prévue dans les dispositions de la loi aéronautique de base de l'État concerné.

3.8.2 Le § 1.2.5.1 de l'Annexe 1 indique qu'« un État contractant qui a délivré une licence s'assurera que les privilèges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par cet État ». En vertu de cette prescription, bien entendu, les États contractants sont tenus d'établir un système de contrôle continu et de supervision pour assurer en permanence la sécurité des vols.

3.8.3 La validité continue d'un permis et, par extension, d'un document équivalent délivré à un organisme est subordonnée au maintien, par l'exploitant ou l'organisme, des conditions de sa délivrance. Cette exigence est clairement prévue dans les Annexes et est à mettre en relation avec la nécessité d'une surveillance continue assurée par l'État.

3.8.4 En vertu de la loi aéronautique de base de l'État et des règlements et règles d'exploitation promulgués en application de cette loi, l'AAC devrait avoir le pouvoir et la responsabilité d'effectuer des inspections, d'analyser l'exploitation, de détecter des déficiences sur le plan de la sécurité, de formuler des recommandations, d'imposer des restrictions d'exploitation ainsi que d'accorder, de suspendre, de révoquer ou d'annuler des licences, permis, certificats ou d'autres approbations et, dans le cas de permis d'exploitation, d'amender les spécifications d'exploitation correspondantes. De plus, l'AAC devrait avoir le pouvoir et la responsabilité d'exercer une surveillance continue sur les opérations, pour veiller à ce que soient maintenues les pratiques de sécurité acceptées et les procédures appropriées qui favorisent la sécurité de l'exploitation. Pour atteindre cet objectif, l'AAC, et plus particulièrement le personnel technique, doivent surveiller en continu les activités des titulaires de licences, permis, certificats ou d'autres approbations, selon le cas.

3.8.5 La surveillance nécessaire et les inspections correspondantes devraient être planifiées et exécutées par le personnel technique de l'AAC chargé des licences du personnel et des inspections techniques de l'aviation civile, possédant les pièces d'identité requises (voir le § 3.4.2.2).

3.8.6 La fonction de surveillance devrait s'accomplir sur une base continue, à des moments ou des intervalles de temps spécifiés, ou s'effectuer à l'occasion du renouvellement d'une licence, d'un permis, d'un certificat ou d'une autre approbation. L'OACI publie des orientations sur la périodicité des inspections dans plusieurs documents indicatifs. Dans le cas d'un exploitant aérien, d'un organisme de maintenance ou d'un organisme de formation agréé, quelle que soit la méthode utilisée pour la surveillance, tous les aspects significatifs des procédures et pratiques de l'exploitant ou de l'organisme devraient être évalués et des inspections appropriées devraient être effectuées au moins une fois dans toute période de douze mois. Les inspections régulières doivent être complétées par des inspections périodiques non annoncées de tous les aspects des activités.

3.8.7 Dans toutes les phases du programme de surveillance, les normes d'aptitude et de compétence de l'organisme devraient être au moins égales à celles qui étaient en place au moment de la certification initiale. En conséquence, le personnel technique de l'AAC qui exécute une surveillance et les inspections connexes devrait effectuer ces activités d'une manière approfondie et obliger l'organisme à démontrer de façon convaincante que les activités d'exploitation et/ou de maintenance sont menées conformément aux conditions du permis délivré, aux prescriptions/spécifications correspondantes d'exploitation/de maintenance, aux manuels d'exploitation, aux manuels de contrôle et aux règlements d'aviation civile applicables, et que, par voie de conséquence, l'autorité accordée par la délivrance initiale du permis devrait continuer.

3.8.8 La conformité des prestataires de services ATS aux dispositions réglementaires devrait aussi être surveillée par un mécanisme de supervision de la sécurité afin de garantir que les objectifs et les exigences de la réglementation soient effectivement respectés. Les méthodes de supervision de la sécurité devraient inclure l'approbation, l'audit et/ou l'inspection prévus par la réglementation de la sécurité. À la suite de l'introduction de prescriptions relatives à la gestion de la sécurité, la fonction de supervision a encore gagné en importance. Alors

que la gestion continue de la sécurité incombe au prestataire de services ATS, il est nécessaire de prévoir une supervision indépendante des pratiques de gestion de la sécurité du prestataire et de sa performance en matière de sécurité.

3.8.9 Le programme de surveillance et d'inspection devrait conduire à une évaluation complète et concluante du maintien de la compétence des titulaires de licences, qualifications, permis, certificats, etc. De plus, les rapports d'inspection y afférents devraient indiquer si le système d'inspection et de surveillance et les procédures employées par l'AAC sont efficaces pour déterminer la compétence des titulaires de licences, qualifications, permis, certificats, etc., la qualité de leur conformité et leurs aptitudes globales.

3.9 RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ (EC-8)

3.9.1 La résolution des carences et des problèmes de sécurité détectés est un élément crucial et central de toutes les activités de supervision de la sécurité. Un bon système de supervision de la sécurité prévoira la détection des carences et des problèmes de sécurité et les mesures appropriées pour y remédier.

3.9.2 Si le programme de surveillance et d'inspection et les rapports d'inspection connexes révèlent qu'un titulaire de licence, qualification, permis, certificat ou d'une autre approbation n'a pas été en mesure de respecter les normes voulues, l'expert technique de l'AAC qui a la responsabilité primaire de la surveillance des activités doit promptement aviser le titulaire de la carence constatée. Une fois la cause de la carence déterminée, l'AAC devrait fixer des échéances pour la prise de mesures correctrices et mettre en route un processus approprié de suivi pour déterminer l'efficacité de ces mesures. Des inspections supplémentaires devraient être effectuées chaque fois que des problèmes se produisent de façon répétée dans des secteurs particuliers.

3.9.3 Si le titulaire d'une licence, d'une qualification, d'un permis, d'un certificat ou d'une autre approbation ne porte pas remède à la carence dans le délai voulu, l'expert technique de l'AAC devrait immédiatement en informer le Directeur général de l'aviation civile (DGAC), en recommandant que les privilèges du titulaire soient annulés ou limités de façon temporaire ou permanente. Si, après un examen attentif de toutes les circonstances et après coordination et consultation nécessaires avec l'AAC, il y a accord sur la nécessité de suspendre ou révoquer les privilèges du titulaire d'une licence, d'une qualification, d'un permis, d'un certificat ou d'une autre approbation, l'AAC devrait en informer officiellement le titulaire, par écrit, en résumant les mesures proposées ainsi que les raisons de ces mesures. En cas d'annulation ou de révocation, pour quelque raison que ce soit, le titulaire doit remettre promptement la licence, la qualification, le permis, le certificat ou l'approbation au service qui l'a délivré.

3.9.4 Dans un système de certification et de surveillance dûment établi et géré, l'analyse des divers rapports d'inspection révélera un schéma de faiblesses ou de carences, si elles existent, et permettra souvent aussi d'identifier les causes et les remèdes possibles. L'AAC, qui a la responsabilité légale de la sécurité, doit s'assurer que tout exploitant est compétent pour effectuer des vols en sécurité. En conséquence, l'AAC doit se fier essentiellement aux rapports d'inspection et aux recommandations de ses experts techniques.

3.9.5 Vu la complexité croissante des techniques modernes d'exploitation, des aéronefs et des équipements, il est nécessaire de revoir constamment la portée des inspections et des techniques et procédures correspondantes, afin de pouvoir mieux évaluer les secteurs spécifiques d'intérêt et de bien utiliser les ressources du corps d'inspection de l'AAC.

3.9.6 L'AAC devrait veiller à ce qu'il existe un système efficace de transmission et/ou réception, selon le cas, des informations relatives aux défauts, anomalies, défaillances et autres circonstances qui nuisent ou qui pourraient nuire au maintien de la navigabilité des aéronefs. L'accès à ce type d'informations est nécessaire pour que l'État de conception puisse analyser les déficiences et élaborer les mesures de navigabilité requises pour résoudre le problème de sécurité si nécessaire (voir EC-5).

3.9.7 Les enquêtes sur les accidents jouent aussi un rôle crucial dans la détection des carences et des problèmes de sécurité. Des recommandations de sécurité peuvent être formulées au cours d'une enquête ou à la fin de celle-ci. D'autres outils essentiels sont le système obligatoire de compte rendu d'incident ainsi que le système volontaire de compte rendu d'incidents (qui doit être non répressif). La création d'une base de données sur les accidents et incidents et l'analyse des informations contenues dans une telle base de données sont un moyen de détecter les problèmes de sécurité. Une taxonomie commune est essentielle pour permettre les échanges d'informations entre utilisateurs du système aéronautique dans le monde.

3.9.8 La solution effective des problèmes de sécurité dépend dans une large mesure du pouvoir dont l'AAC est dotée. Cet élément crucial ne peut être efficace que dans les situations clairement étayées par la législation et les règlements aéronautiques de base et liées à cette législation et ces règlements. Il est conseillé d'avoir des indications techniques et des procédures tant pour les inspecteurs techniques que pour le personnel juridique désigné par l'AAC. Les indications devraient être données assez tôt dans le programme d'amélioration de la supervision de la sécurité afin de permettre d'éviter des démarches extrêmes et mal pensées de la part du personnel de l'AAC.

APPENDICES

Appendice A

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Les documents ci-après de l'OACI, qui sont cités en référence dans le présent manuel, donnent des indications supplémentaires sur la certification et la surveillance des exploitants de transport aérien. La liste des documents OACI de référence sera augmentée à mesure que le programme OACI de supervision de la sécurité sera étendu à d'autres disciplines de l'aviation civile, telles que les aérodromes et le contrôle de la circulation aérienne.

Conventions et actes connexes

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)

Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 83 bis) (Doc 9318)

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 1 — *Licences du personnel*

Annexe 2 — *Règles de l'air*

Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*

Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*

Annexe 5 — *Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol*

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*

1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions*

2^e Partie — *Aviation générale internationale — Avions*

3^e Partie — *Vols internationaux d'hélicoptères*

Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*

Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*

Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*

Volume I (*Aides radio à la navigation*)

Volume II (*Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne*)

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*

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

Annexe 14 — *Aérodromes*

Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

Volume II — *Hélistations*

Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*

Annexe 16 — *Protection de l'environnement*

Volume I — *Bruit des aéronefs*

Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*

Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*

Résolutions de l'Assemblée

Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004) (Doc 9848)

Procédures pour les services de navigation aérienne

ATM — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)

Manuels et circulaires

Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)

Partie B — Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité

Appendice B

DÉFINITIONS

Les définitions employées dans le présent manuel sont semblables à celles qui figurent dans les Annexes à la Convention concernées et dans d'autres documents de l'OACI (tels que le *Vocabulaire de l'aviation civile internationale* [Doc 9713]), ou sont des définitions données par la Section des audits de supervision de la sécurité (SOA) aux fins du présent document et du processus d'audit de supervision de la sécurité.

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à des petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les trente jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome certifié. Aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Agent commercial de bord. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Analyse du risque/étude aéronautique. Mécanisme qui fait partie d'un système de gestion de la sécurité et qui est utilisé pour évaluer le risque (combinaison de la gravité d'un événement ou d'un danger et de la probabilité de son occurrence) posé par un ensemble particulier de circonstances. Il est utilisé pour comparer le résultat d'une telle analyse au résultat escompté d'une norme, pratique recommandée ou exigence nationale donnée afin qu'une solution puisse être sélectionnée qui ne réduira pas la sécurité au-dessous du niveau voulu.

Audit. Examen systématique et objectif du cadre aéronautique d'un État pour s'assurer qu'il observe les dispositions de la Convention de Chicago et la réglementation nationale et qu'il se conforme ou adhère aux normes et pratiques recommandées (SARP), procédures et bonnes pratiques de sécurité de l'aviation.

Autorité de l'aviation civile. Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit leur titre, directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, techniques (navigation aérienne et sécurité de l'aviation) et économiques (aspects commerciaux du transport aérien).

Certificat d'aérodrome. Certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

Circulation aérienne. Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Enquêteur (sur un accident). Personne chargée, sur la base de sa qualification, de la responsabilité de participer à la conduite et au contrôle d'une enquête.

État de conception. L'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

État d'occurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Étude aéronautique. Étude d'un problème aéronautique effectuée dans le but de définir des solutions possibles et d'en choisir une qui soit acceptable et qui ne compromette pas la sécurité.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un aéronef, d'un aérodrome ou d'une activité liée à l'aviation.

Inspecteur. Personne formée et habilitée à effectuer des inspections.

Inspection. Activités principales d'un audit qui consistent à examiner les caractéristiques spécifiques du programme de supervision de la sécurité de l'État contractant. (Doc 9735 — Manuel d'audits de supervision de la sécurité)

Législation subsidiaire. Législation découlant de la législation de base.

Manuel d'aérodrome. Manuel qui fait partie de l'assurance sécurité dans le cadre d'une demande de certificat d'aérodrome et qui contient les renseignements exigés par le processus de certification de l'État ainsi que les renseignements à utiliser par le personnel opérationnel de l'aérodrome dans l'exercice de ses fonctions.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air.

Note.— *Un classement des matières dangereuses est donné dans l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, Chapitre 3.*

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Permis d'exploitation aérienne (AOC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Personne autorisée. Personne ayant reçu du Directeur général de l'aviation civile (DGAC) ou du chef de l'État une autorisation écrite lui donnant le pouvoir d'agir conformément aux dispositions où cette expression apparaît.

Personne juridique. Personne, groupement de personnes ou fonds à vocation spéciale (par ex. fondation) disposant de la personnalité juridique et possédant la capacité juridique.

Prestataire de services. Organisme qui fournit des services à des exploitants et à d'autres prestataires, qui fait partie de l'activité aéronautique et qui est séparé sur le plan fonctionnel de l'autorité de réglementation.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Publication d'information aéronautique (AIP). Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Note.— *Le terme englobe les renseignements détaillés sur les conditions de certification des aérodromes et les exemptions/exceptions accordées par l'autorité nationale de l'aviation en rapport avec les exigences de certification des aérodromes.*

Réglementation. Acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré.

Note.— Aux fins du présent manuel, ce terme englobe les instructions, règles, décrets, directives, législations, exigences, politiques, ordonnances, etc.

Responsabilité. Le fait d'être responsable d'une entreprise, d'une personne, d'une chose ou d'un acte et pour lequel un organisme ou un individu ou les deux sont susceptibles de devoir rendre des comptes.

Service de la circulation aérienne (ATS). Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome).

Services de la navigation aérienne. Services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation et comprenant la gestion du trafic aérien (ATM), les services de communication, navigation et surveillance (CNS), les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne (MET), les services de recherche et sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS).

Usage public (aérodrome). Aérodrome ayant une licence pour accueillir toutes personnes à des conditions identiques pour le décollage ou l'atterrissage d'aéronefs.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

— FIN —

PUBLICATIONS TECHNIQUES DE L'OACI

Le résumé ci-après précise le caractère des diverses séries de publications techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale et décrit, en termes généraux, la teneur de ces publications. Il n'est pas fait mention des publications spéciales qui ne font pas partie d'une série: Catalogue des cartes aéronautiques ou Tableaux météorologiques pour la navigation aérienne internationale, par exemple.

Les **Normes et pratiques recommandées internationales** sont adoptées par le Conseil en vertu des dispositions des articles 54, 37 et 90 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et constituent les Annexes à la Convention. Sont classées comme normes internationales les spécifications dont l'application uniforme par les États contractants est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale; les spécifications dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale sont classées comme pratiques recommandées. La connaissance de toute différence entre les règlements ou usages d'un État et les dispositions d'une norme internationale est essentielle à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale. Aux termes de l'article 38 de la Convention, un État qui ne se conforme pas aux dispositions d'une norme internationale est tenu de notifier toute différence au Conseil de l'OACI. La connaissance des différences par rapport aux pratiques recommandées peut aussi présenter de l'importance pour la sécurité de la navigation aérienne; bien que la Convention n'impose pas d'obligation à cet égard, le Conseil a invité les États contractants à notifier ces différences en plus des différences par rapport aux normes internationales.

Les **Procédures pour les services de navigation aérienne** (PANS) sont approuvées par le Conseil pour être mises en application dans le monde entier. Elles comprennent surtout des procédures d'exploitation qui ne paraissent pas avoir atteint un stade de maturité suffisant pour être adoptées comme normes et pratiques recommandées internationales, ainsi que des dispositions présentant un caractère plus définitif, mais

trop détaillées pour être incorporées à une Annexe, ou susceptibles d'être amendées fréquemment, et pour lesquelles la méthode prévue dans la Convention serait inutilement compliquée.

Les **Procédures complémentaires régionales** (SUPPS) ont un caractère analogue à celui des procédures pour les services de navigation aérienne, car elles ont été aussi approuvées par le Conseil, mais elles ne sont applicables que dans certaines régions. Elles sont établies sous forme de recueil, car certaines d'entre elles s'appliquent à des régions qui se chevauchent, ou sont communes à plusieurs régions.

Les publications ci-après sont établies sous l'autorité du Secrétaire général, conformément aux principes approuvés par le Conseil.

Les **Manuels techniques** donnent des indications et renseignements qui développent les dispositions des normes, pratiques recommandées et procédures internationales; ils sont destinés à faciliter la mise en application de ces dispositions.

Les **Plans de navigation aérienne** présentent sous une forme concise les plans OACI de mise en oeuvre des installations et services destinés à la navigation aérienne internationale dans les diverses régions de navigation aérienne de l'OACI. Ils sont établis, par décision du Secrétaire général, d'après les recommandations des réunions régionales de navigation aérienne et les décisions du Conseil au sujet de ces recommandations. Les plans sont amendés périodiquement pour tenir compte des changements survenus dans les installations et services nécessaires et de l'état d'avancement de la mise en application.

Les **Circulaires** permettent de communiquer aux États contractants des renseignements pouvant les intéresser dans le cadre de diverses spécialités. Elles comprennent des études sur des questions techniques.

© OACI 2006
4/06, F/P1/600

N° de commande 9734A
Imprimé à l'OACI

