

Doc 9734
AN/959



Manuel de supervision de la sécurité

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

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première 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: sssc.ventasoci@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 B
**Mise en place et gestion d'un système
régional de supervision de la sécurité**

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première édition — 2006

Organisation de l'aviation civile internationale

AVANT-PROPOS

Le présent manuel donne des orientations sur la mise en place et la gestion d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) et énonce les fonctions et responsabilités qui incombent aux États contractants de l'OACI, individuellement ou collectivement, dans la mise en place et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité. Ce manuel, qui s'adresse aux cadres supérieurs des gouvernements étant donné qu'il porte essentiellement sur les obligations des États en tant que signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), signée à Chicago le 7 décembre 1944, contient des renseignements et des indications sur la mise en place et la gestion d'un RSOO destiné à aider les États contractants à s'acquitter de la totalité ou d'une partie de leurs obligations de supervision de la sécurité.

Conformément à la Convention, chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Cela dit, 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.

Ce manuel contient donc des indications sur la façon de mettre en place et de gérer un système régional de supervision de la sécurité à l'intérieur d'une région ou sous-région à l'intention des États qui souhaitent s'acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité par ce moyen. L'efficacité d'un système régional de supervision de la sécurité, tout comme celle d'un système national de supervision de la sécurité, dépend beaucoup de la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité.

Les éléments cruciaux de la supervision de la sécurité portent en général sur des questions concernant :

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

En conséquence, les orientations sur l'établissement et la mise en œuvre d'un système régional de supervision de la sécurité devraient comprendre un plan complet qui applique une approche systémique et qui met l'accent à la fois sur les moyens de supervision de la sécurité des États contractants et sur la mise en œuvre effective des éléments cruciaux de la supervision de la sécurité dans le cadre des activités permanentes d'un système régional de supervision de la sécurité. Les éléments cruciaux de la supervision de la sécurité sont décrits en détail dans la Partie A du présent manuel, intitulée *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*, et sont abondamment utilisés dans la présente partie afin d'assurer l'efficacité du système régional de supervision de la sécurité.

Dans le cadre de son programme de coopération technique, l'OACI a mis à exécution un grand nombre de projets sur plusieurs décennies afin de renforcer la sécurité de l'aviation civile dans divers États en développement. Toutefois, en dépit de ces efforts et de multiples autres initiatives visant à aider les États à s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité, dans maintes régions, un certain nombre d'États ne sont pas parvenus à créer une capacité de supervision de la sécurité. Les audits de supervision de la sécurité et les suivis d'audit menés par l'OACI au cours des six dernières années révèlent que plusieurs États n'ont pas été capables de mettre en place un système efficace pour superviser la sécurité de leurs activités aéronautiques. La principale cause de cette situation est un manque de ressources appropriées, notamment de compétences techniques qualifiées. Ce qui a amené l'OACI à conclure que des organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité sont peut-être nécessaires pour rectifier la situation. En effet, grâce à de tels organismes, les États partageront les mêmes objectifs, stratégies et activités, et ils pourront mettre en commun les ressources et ainsi être capables d'attirer, de recruter et de fidéliser du personnel possédant les qualifications et l'expérience appropriées.

Un système régional de supervision de la sécurité peut aussi donner lieu à des économies d'échelle en rendant possible la mise en commun des ressources requises, ce qui favorise la création d'un système efficace de supervision de la sécurité. De plus, en travaillant ensemble, les États contractants d'une région ou sous-région auront une voix plus forte sur la scène mondiale et pourront contribuer à créer un climat plus propice à la réalisation d'un système de transport aérien international plus sûr. Qui plus est, l'industrie de l'aviation bénéficiera de l'établissement de règlements et de procédures harmonisés au niveau régional ou sous-régional.

L'efficacité de la coopération régionale exige une structure organisationnelle pour la mise en place et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité. Participer à une telle organisation apporte plusieurs avantages. À la base, la coopération technique donne la possibilité de partager l'expérience et d'examiner les problèmes dans des domaines d'intérêt communs. Ce qui permet aux États de prendre des décisions informées et d'éviter les chevauchements d'activités lorsqu'ils s'acquittent de leurs obligations de supervision de la sécurité.

Dans de nombreux domaines de coopération régionale, les États peuvent réaliser des économies d'échelle favorisant une plus grande efficacité grâce au partage et à la mise en commun des ressources humaines et financières. Les programmes régionaux peuvent être plus efficaces grâce à une action collective, qui permet de mieux s'occuper des facteurs et contraintes externes. Les États participants renforceront aussi leur capacité de produire des règlements harmonisés adaptés à leur environnement et conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Sur le plan international, l'existence et le bon fonctionnement d'organismes régionaux sont une preuve de solidarité régionale et augmentent l'engagement des États individuels dans les activités aéronautiques régionales ou sous-régionales. Une stratégie régionale devrait chercher à donner aux États contractants le moyen d'établir des priorités et des programmes communs, à résoudre les carences régionales en matière de sécurité et, au bout du compte, à assurer l'appui de donateurs en vue de l'amélioration de la structure régionale de l'aviation et une utilisation plus rationnelle des ressources.

Afin de renforcer les moyens de supervision de la sécurité des États, l'OACI, au moyen de son programme de coopération technique, a élaboré des projets inter-États (régionaux), dits du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Ces projets sont conçus de façon à assurer un niveau de coopération régionale garantissant un bon rapport coût-efficacité et une optimisation des ressources humaines. Le but est de combler les manques de financement et de main-d'œuvre qui ont entravé l'exécution des obligations de supervision de la sécurité des États par le passé et ainsi de réaliser une harmonisation régionale des règlements, politiques et procédures de sécurité.

Bien que le présent manuel soit le premier de l'OACI qui donne des orientations pour la mise en place et la gestion de systèmes régionaux de supervision de la sécurité, il conviendrait de noter qu'un certain nombre d'États ont déjà établi des RSOO ou sont en voie de le faire afin de tirer parti des économies d'échelle qu'une telle coopération promet.

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	1-3
Chapitre 2. Nécessité de la mise en place d'un système régional de supervision de la sécurité	2-1
2.1 Généralités	2-1
2.2 Stratégie pour l'établissement d'un système régional	2-3
2.3 Stratégie : Définition, obligations et conditions préalables	2-5
2.4 La responsabilité des États contractants et le rôle des gouvernements	2-6
Chapitre 3. Mise en place et gestion d'un organisme régional de supervision de la sécurité	3-1
3.1 Généralités	3-1
3.2 Mise en place d'un organisme régional de supervision de la sécurité	3-1
3.3 Cadre juridique	3-3
3.4 Tâches	3-4
3.5 Le rôle de l'OACI.....	3-5
3.6 Relations avec les organisations aéronautiques.....	3-6
3.7 Fonctions et responsabilités d'un organisme régional de supervision de la sécurité.....	3-7
3.8 Structure organisationnelle d'un organisme régional de supervision de la sécurité	3-7
Chapitre 4. Financement d'un organisme régional de supervision de la sécurité	4-1
4.1 Avantages des économies d'échelle	4-1
4.2 Sources de financement	4-1
4.3 Fonds d'affectation spéciale	4-2
4.4 Obligations et contributions des États	4-2
4.5 Établissement d'un budget	4-3
Chapitre 5. Mise en œuvre du programme/système régional de supervision de la sécurité	5-1
5.1 Introduction	5-1
5.2 Conformité aux SARP	5-1

5.3	Règlements, éléments indicatifs, procédures et processus	5-2
5.4	Mise en œuvre des éléments cruciaux de supervision de la sécurité	5-2
5.5	Système commun de certification et de délivrance des licences	5-3
5.6	Activités d'inspection et de surveillance	5-3
5.7	Communication et mise en commun des renseignements	5-4
 Chapitre 6. Programme de formation de l'organisme régional de supervision de la sécurité		6-1
6.1	Formation du personnel technique	6-1
6.2	Politique de formation et objectif	6-1
6.3	Programme de formation	6-2
6.4	Processus de formation	6-2
6.5	Besoins en matière de formation	6-3
6.6	Tenue des dossiers de formation	6-3
6.7	Évaluation de la formation	6-3
6.8	Compétences requises	6-4
 Appendice A. Documents de référence		A-1
 Appendice B. Définitions		B-1

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 OBJET DU MANUEL

1.1.1 L'objet de la présente partie du *Manuel de supervision de la sécurité* est de guider les États qui souhaitent créer un système régional de supervision de la sécurité. À cette fin, le manuel propose une stratégie régionale qui regroupera les efforts, l'expérience et les ressources des États contractants intéressés, des organisations internationales et régionales, des constructeurs d'aéronefs, des institutions financières et autres institutions de financement ainsi que de l'OACI. Cette stratégie permet de prendre des initiatives qui visent à aider les États d'une même région ou sous-région à mettre en place et gérer un système régional de supervision de la sécurité.

1.1.2 Un mécanisme régional de supervision de la sécurité devrait insister sur les obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). Tenant compte des difficultés que connaissent bien des États contractants pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention, le présent manuel prône la mise en œuvre effective d'un système 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.

1.1.3 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (1997) a souligné la nécessité d'une coordination et d'une harmonisation mondiales des principes et des procédures d'évaluation de la supervision de la sécurité tout en reconnaissant les avantages d'une approche régionale. Dans ce contexte, la Conférence a recommandé à l'OACI de promouvoir l'établissement de mécanismes régionaux pour assurer le maintien à long terme de la capacité de supervision de la sécurité à l'échelle mondiale.

1.1.4 La mondialisation des opérations de l'aviation civile internationale s'accélère partout dans le monde. Parmi les éléments du système de l'aviation civile internationale qui exercent un effet d'entraînement figurent les fusions, les alliances et la propriété transnationale de compagnies aériennes, les systèmes mondiaux de communication et de navigation par satellite ainsi que la construction et la maintenance multinationales d'aéronefs et d'autres produits aéronautiques. Plus que jamais, les États doivent poursuivre, dans toute la mesure possible, l'harmonisation ou la reconnaissance mutuelle des pratiques et procédures de réglementation fondées sur l'application des SARP.

1.1.5 L'harmonisation des règlements d'aviation civile entre les États d'une région ou sous-région offre la possibilité non seulement de renforcer la sécurité mais aussi de promouvoir la compatibilité des systèmes de gestion de la sécurité, d'améliorer l'efficacité et de réduire le fardeau économique des compagnies aériennes et des autres activités aéronautiques.

1.2 À PROPOS DU MANUEL

1.2.1 Le présent manuel énonce les obligations et les responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité et donne à ce sujet des orientations provenant de diverses sources, notamment d'expériences documentées de mise en place d'un système régional de supervision de la sécurité. Il utilise

abondamment la Convention de Chicago et ses Annexes, les éléments indicatifs de l'OACI ainsi que des exemples d'organismes régionaux de supervision de la sécurité naissants ou bien établis.

1.2.2 L'OACI est depuis longtemps au courant des problèmes que connaissent plusieurs États contractants à mettre en œuvre les SARP et s'efforce d'aider ces États par son Programme de coopération technique et par un concours direct des bureaux régionaux et du siège. Les audits de supervision de la sécurité effectués dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont mis en évidence l'étendue des carences des États dans l'exécution de leurs obligations de supervision de la sécurité.

1.2.3 D'après la Partie A du présent manuel — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*, les carences communes constatées dans la majorité des États évalués et audités sont attribuables :

- 1) à l'absence d'une organisation appropriée de supervision de la sécurité ; et
- 2) à un manque de personnel technique qualifié.

La plupart du temps, ces carences résultent de l'insuffisance des ressources mises à la disposition de l'organisme national de l'aviation civile par le gouvernement. Les États se trouvant dans une telle situation sont alors dans l'incapacité de se conformer entièrement aux spécifications nationales et internationales relatives à la sécurité des vols d'aéronefs civils.

1.2.4 Les audits de supervision de la sécurité et d'autres missions de l'OACI ont révélé que maints États n'ont pas établi de système de supervision de la sécurité et que le contrôle et la supervision de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs ainsi que de la délivrance des licences du personnel sont souvent déficients, ce qui risque de créer des conditions dangereuses. L'établissement et la gestion d'un système efficace de supervision de la sécurité nécessitent un engagement à un niveau élevé du gouvernement, sans lequel l'État contractant ne peut s'acquitter pleinement de ses responsabilités à l'égard de la sécurité du système de transport aérien.

1.2.5 Les constatations des audits et d'autres sources de renseignements ont convaincu l'OACI qu'elle devrait aider davantage les États à mettre en place des systèmes régionaux de supervision de la sécurité et leur fournir des éléments indicatifs pour s'occuper des carences constatées.

1.2.6 Afin de fournir des indications complètes et utiles pour l'établissement et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité, le Chapitre 3 présente la structure organisationnelle d'un RSOO générique. Les États sont encouragés à adopter une telle structure autonome, qui peut remplir les responsabilités de chaque État en matière de supervision de la sécurité.

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 :

ANAC	Autorité nationale de l'aviation civile
AOC	Permis d'exploitation aérienne
DGAC	Directeur général de l'aviation civile
MOC	Protocole de coopération
MOU	Protocole d'accord
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
RSOO	Organisme régional de supervision de la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SGS	Système de gestion de la sécurité
SOA	Section des audits de supervision de la sécurité
USOAP	Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité
USP	Programme de la stratégie unifiée

Chapitre 2

NÉCESSITÉ DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et ses Annexes, la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation incombe à chaque État. Chaque État a donc la responsabilité du maintien de la navigabilité des aéronefs, de la sécurité et de l'efficacité des vols, de la délivrance des licences et de la certification du personnel, ainsi que de la sécurité de la circulation dans son espace aérien, y compris la fourniture de services de la circulation aérienne et la mise en place d'une infrastructure aéroportuaire appropriée. Si les États contractants ne s'acquittent pas entièrement de leurs obligations internationales, la sécurité de l'aviation risque d'être compromise.

2.1.2 À la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile de novembre 1997, l'OACI a appelé l'attention sur les résultats de ses évaluations de la supervision de la sécurité. Ils indiquaient qu'un nombre important d'États contractants avaient de la difficulté à mettre en application les normes et pratiques recommandées (SARP), à recruter du personnel qualifié et, d'une façon générale, à remplir leurs obligations de supervision de la sécurité. Étant donné que les SARP sont notamment destinées à assurer un niveau de sécurité minimal de l'aviation civile internationale, des lacunes dans leur mise en œuvre menacent la sécurité de l'exploitation aérienne.

2.1.3 Les audits effectués dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont permis de constater les difficultés rencontrées par les États dans l'exécution des activités liées à leurs obligations et responsabilités de supervision de la sécurité. La cause la plus courante de cette situation est l'insuffisance des ressources affectées par les États à ces activités.

2.1.4 Les obligations des États en matière de supervision de la sécurité revêtent une importance particulière dans les quatre domaines suivants :

- a) *Législation aéronautique, règlements et procédures d'exploitation de base.* Plusieurs États contractants évalués ou audités par l'OACI n'ont pas promulgué de législation aéronautique de base ou appliquent une législation désuète et par conséquent ne parviennent pas à établir la fondation juridique nécessaire permettant à leur aviation civile de fonctionner comme prévu. La sécurité de l'exploitation des aéronefs exige que les règlements ou prescriptions nationaux issus de la législation aéronautique de base et portant sur les équipements et les infrastructures normalisés (y compris les systèmes de gestion et de formation) soient compatibles avec les dispositions de la Convention de Chicago et des Annexes de l'OACI. Il a été noté que certains États avaient mis en place des règlements et des procédures d'exploitation en utilisant de mauvaises traductions de règlements en vigueur dans des pays où le transport aérien est une plus grosse industrie. Il s'ensuit que les autorités de l'aviation civile ont souvent d'énormes difficultés à interpréter correctement la signification de certaines règles et les appliquent en général mal, ce qui a de graves incidences pour l'industrie et la sécurité de l'exploitation.

- b) *Structures institutionnelles.* Dans maints États contractants, les organismes chargés de réglementer et de superviser la sécurité de l'aviation n'ont pas le pouvoir et l'indépendance nécessaires pour s'acquitter efficacement de leurs obligations de réglementation. L'expérience a révélé que les autorités de l'aviation civile font mieux lorsqu'elles sont plus autonomes, soit lorsqu'elles peuvent administrer et gérer leur propre budget, ce qui est possible par l'emploi d'un système comptable interne financé grâce au recouvrement des frais liés à la fourniture des services de délivrance de licences, de certification, d'inspection, de navigation aérienne et autres à l'industrie de l'aviation. Dans certains États, il peut être nécessaire que les recettes ainsi générées soient augmentées par des fonds provenant du gouvernement.
- c) *Personnel qualifié.* Souvent, les États ne disposent pas d'assez d'experts qualifiés pour remplir avec efficacité leurs responsabilités en matière de sécurité. De plus, dans bien des cas, il n'y a pas de ressources disponibles pour former des experts. Et même lorsque de telles ressources existent, le personnel formé préfère en général les emplois mieux rémunérés de l'industrie de l'aviation. Étant donné que les organismes chargés de la supervision de la sécurité ou des services de la circulation aérienne relèvent d'ordinaire des gouvernements, les salaires sont souvent fixés en fonction d'un taux commun du service civil, qui n'est peut-être pas suffisant pour attirer, recruter et fidéliser le personnel qualifié. Changer cela peut aussi être impossible sans perturber la structure de rémunération gouvernementale. En outre, dans les États où l'aviation est une petite industrie, la seule source de personnel qualifié est l'entreprise de transport aérien soumise à certification et inspection, ce qui peut nuire à l'objectivité de l'inspecteur lorsqu'il doit superviser un ancien collègue ou un futur employeur potentiel.
- d) *Ressources financières.* De nombreux organismes chargés de la sécurité de l'aviation civile ne reçoivent pas les ressources financières nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations. L'amélioration de la sécurité aérienne n'est pas une haute priorité du programme politique par rapport à d'autres questions comme la santé et la pauvreté. De plus, lorsqu'un système a été mis en place pour recouvrer les frais auprès des usagers, trop souvent, les ressources générées par un tel système ne sont pas réaffectées au fonctionnement de ces organismes, qui ne peuvent alors pas travailler à améliorer la sécurité.

Conclusion : pour bien mettre en œuvre les SARP de l'OACI, il est indispensable de disposer d'une base législative saine, de personnel approprié et de fonds suffisants.

2.1.5 Les attentes des passagers aériens et des riverains des aéroports en ce qui a trait au maintien de niveaux de sécurité élevés ont poussé plusieurs gouvernements à mettre en place des programmes d'audit et d'évaluation visant à déterminer la capacité d'autres États à remplir leurs engagements internationaux en matière de sécurité aéronautique et à faire en sorte que les exploitants des États qui ne respectent pas les normes de l'OACI se voient refuser les droits dont ils jouiraient normalement dans le cadre d'accords fondés sur les dispositions de la Convention de Chicago.

2.1.6 Individuellement, certains États contractants n'ont qu'un accès très limité aux compétences, renseignements et ressources financières nécessaires à la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité. Par contre, au sein d'un organisme régional, les États ont peut-être une meilleure chance de résoudre leurs carences en supervision de la sécurité, en mettant en commun les ressources humaines et en créant un moyen d'attirer et de fidéliser du personnel qualifié et chevronné. Les systèmes régionaux de supervision de la sécurité apportent donc des économies d'échelle, en permettant le partage des ressources techniques et des coûts administratifs, coûts qui seraient autrement prohibitifs pour un seul État.

2.1.7 Entre autres obligations et responsabilités essentielles, les États contractants doivent assurer la sécurité des vols dans leur espace aérien national, dans l'intérêt du développement du transport aérien et des usagers du système. Ensemble, les États contractants peuvent travailler plus efficacement à renforcer la sécurité et à résoudre les carences. À sa 35^e session, l'Assemblée de l'OACI (Résolution A35-7 — Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité) a reconnu que l'établissement d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention.

2.1.8 Une bonne coopération régionale exige une structure organisationnelle saine et efficace. Elle peut prendre place dans le cadre de plusieurs types différents d'organisation. Les chapitres suivants examinent le concept de l'établissement et de la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité afin d'aider les États à mettre en place un tel système pour s'acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité.

2.2 STRATÉGIE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN SYSTÈME RÉGIONAL

2.2.1 L'engagement envers la réalisation d'un système d'aviation civile sûr doit être pris au niveau le plus haut de chaque gouvernement et avec la participation de l'industrie du transport aérien de l'État. Un partenariat et une coopération régionaux forts sont deux des conditions à remplir pour obtenir et intégrer les efforts d'amélioration de la supervision de la sécurité de l'aviation à l'échelon régional. Les États contractants d'une région donnée peuvent augmenter leur capacité de supervision de la sécurité aéronautique en travaillant ensemble au moins à l'exécution des tâches de supervision. La conclusion d'accords entre les États d'une même région favorisera l'exécution des plans régionaux de mise en œuvre d'installations et de services de navigation aérienne ainsi que des SARP.

2.2.2 De plus, vu la formidable croissance et la mondialisation du transport aérien, il est crucial que dans les États où les efforts de l'industrie ne suffiront peut-être pas à remplir les obligations internationales, les autorités de l'aviation civile reçoivent les incitatifs et aient la latitude nécessaire pour faire partie d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) et soient encouragées à surveiller leur propre organisation ainsi que leur propre performance technique dans l'élaboration et la mise en place d'un système de gestion de la sécurité pour leur région.

2.2.3 D'une façon générale, la stratégie d'établissement d'un RSOO vise à donner aux États contractants le pouvoir de déterminer leurs propres priorités et programmes en fonction du contexte régional et à obtenir le soutien de donateurs pour la conception et la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité. L'objectif principal de la stratégie régionale est d'accroître l'efficacité de la coopération régionale en faisant en sorte que les priorités ciblées correspondent à des besoins critiques réels qui peuvent être comblés de façon plus efficace sur le plan des coûts par une utilisation commune et coopérative des ressources.

2.2.4 Les raisons d'adopter une stratégie pour établir un RSOO sont les suivantes :

- a) éviter les dédoublements d'efforts, par la normalisation des dispositions réglementaires et des mesures d'application dans une grande gamme d'activités aéronautiques ;
- b) réaliser des économies d'échelle permettant efficacité et efficience ;
- c) mettre en commun les ressources humaines et financières ;
- d) créer des programmes régionaux efficaces grâce à une action collective des États ;

- e) traiter plus efficacement les facteurs et contraintes externes ;
- f) élaborer et mettre en place un système de gestion de la sécurité permettant d'appliquer des normes et des procédures similaires pour mesurer les performances des organismes d'aviation civile en matière de sécurité dans la région;
- g) combler les lacunes dans la portée des interventions intérieures ou bilatérales ;
- h) vérifier la capacité organisationnelle au moyen d'activités d'essai avant de prendre des engagements importants dans le cadre de programmes nationaux ;
- i) répondre aux attentes de l'industrie en encourageant la conformité et en fournissant un soutien pour permettre à l'industrie de prouver sa conformité aux règlements ;
- j) donner la preuve, en tant qu'organisme régional responsable, d'une plus grande solidarité régionale ;
- k) accroître l'objectivité et l'indépendance des inspecteurs ;
- l) créer un moyen de rédiger et d'amender des règlements et des procédures ainsi que de produire des normes plus claires fondées sur les prescriptions internationales et adaptées aux besoins régionaux de l'environnement et de l'industrie de l'aviation.

2.2.5 Pour que la mise en œuvre d'un système régional de supervision de la sécurité soit un succès, il est essentiel que les buts du système cadrent avec les priorités nationales. De plus, les systèmes régionaux de supervision de la sécurité devraient se rapporter aux programmes nationaux de sécurité de l'aviation, les compléter, les étoffer et les renforcer. Les États prêts à élaborer une stratégie pour la mise en place et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité devraient tenir compte de ce qui suit :

- a) Il est essentiel de disposer de ressources répondant aux besoins. De nombreuses autorités de l'aviation civile reçoivent un financement et un soutien insuffisants sur le plan national.
- b) Assurer la supervision de la sécurité à l'échelle régionale exige d'employer efficacement les ressources afin d'accroître le niveau de sécurité et de sûreté des activités aéronautiques dans la région.
- c) Une coordination est nécessaire entre les responsables gouvernementaux (au niveau ministériel) chargés des diverses activités de l'aviation civile, notamment lorsque les activités ne relèvent pas du même ministère.
- d) La continuité est un élément essentiel dans la gestion de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, en particulier durant les périodes de changement de gouvernement.
- e) Les autorités de réglementation peuvent être plus efficaces si elles maintiennent des relations cordiales mais bien définies avec les organismes qu'elles sont censées réglementer.
- f) Un code d'éthique peut être élaboré et mis en application afin d'éviter les conflits d'intérêt entre les parties. Cet aspect pourrait être à prendre en compte durant un processus de restructuration, par exemple lorsqu'un gouvernement demande le concours de particuliers

pour établir une politique de réglementation qui peut avoir des incidences sur l'industrie de l'aviation, ou lorsque des personnes quittent leur poste au gouvernement pour une affectation temporaire au sein de l'industrie du transport aérien.

- g) Les relations entre les activités de l'aviation civile et le développement économique de quelque État que ce soit dans la région exigent une coopération étroite entre les ministères qui bénéficient des activités en question (tourisme, transport, travail, etc.).
- h) La supervision de la sécurité dans un État demeure la responsabilité de l'État. Les tâches déléguées à un RSOO doivent être effectuées de manière contrôlée, en mettant les mécanismes appropriés en place pour veiller à qu'elles soient accomplies par des personnes possédant les qualifications et la formation nécessaires et conformément aux prescriptions et procédures établies.

2.3 STRATÉGIE : DÉFINITION, OBLIGATIONS ET CONDITIONS PRÉALABLES

2.3.1 Il importe que les États souhaitant établir un système régional de supervision de la sécurité élaborent une stratégie qui définisse de façon appropriée l'objet, les objectifs, les activités, le produit, les indicateurs de résultat, la durée et les résultats ou produits attendus de la mise en place d'un système régional efficace de supervision de la sécurité. L'OACI peut jouer un rôle de premier plan en aidant les États à élaborer une telle stratégie.

2.3.2 Une analyse approfondie de la nécessité d'un organisme régional et des modalités de la gestion d'un tel organisme permettrait d'élaborer et d'exécuter une stratégie efficace. La stratégie devrait prévoir un mécanisme de contrôle du produit final, comprenant des indicateurs de succès bien définis, en vue de l'adoption en temps utile de mesures correctrices appropriées, ce qui assurerait la pertinence et le maintien de l'organisme régional à établir.

2.3.3 La stratégie devrait aussi comprendre une description de l'ensemble de ses activités et du résultat attendu de chaque activité menée à terme et indiquer la durée de chaque activité et de l'ensemble de la stratégie. Les États membres devraient donner une indication de la faisabilité de la stratégie sur les plans juridique, technique, financier, institutionnel et environnemental et déterminer les éléments nationaux ou régionaux qui bénéficieront directement ou indirectement à la stratégie. Ils devraient accepter que les stratégies promettant d'avoir une incidence régionale plus grande reçoivent une priorité plus élevée. L'OACI pourrait aider à la formulation de la stratégie et à l'établissement d'arrangements régionaux visant à assurer la stabilité financière et la rentabilité du projet ainsi que l'emploi optimal des ressources humaines. Il est très important de déterminer comment le système régional de supervision de la sécurité peut contribuer à améliorer les conditions économiques, sociales et environnementales des États participants en plus d'améliorer le mécanisme de supervision de la sécurité de la région.

2.3.4 Avant d'établir un système régional de supervision de la sécurité, il faut absolument s'assurer que les États membres sont résolus à soutenir pleinement le RSOO à tous les points de vue, y compris l'adoption des règlements et procédures d'exploitation communs qui seront élaborés par l'organisme. L'adoption d'ensembles communs de règlements d'exploitation et de procédures pour la certification des exploitants de transport aérien commercial, des organismes de maintenance d'aéronefs, du personnel aéronautique et des centres de formation en aviation devrait réduire les coûts de fonctionnement, à la fois pour les États intéressés et pour l'industrie.

2.3.5 L'emploi de prescriptions et de procédures communes n'équivaut pas du tout à une utilisation de normes moins rigoureuses. Au contraire, un tel emploi vise à normaliser les critères que les États

membres devraient suivre pour se conformer aux exigences internationales. La normalisation de règlements répondant pleinement aux exigences internationales devrait aider à élever le niveau de la sécurité du transport aérien dans la région. Elle renforcerait aussi la capacité de supervision de la sécurité des États puisqu'ils auraient accès à une plus grande base de compétences.

2.3.6 Les États membres auraient encore la responsabilité de délivrer les permis d'exploitation aérienne, d'agréeer les organismes de maintenance d'aéronefs, de conception et de fabrication de produits d'aviation, de certifier les aéronefs et les aérodromes, de délivrer les licences et qualifications aéronautiques et de certifier et agréer les centres de formation, mais les tâches conduisant à la délivrance des permis, certificats, licences et autres ainsi qu'à l'agrément des organismes seraient effectuées par le système régional de supervision de la sécurité au moyen des mêmes prescriptions et procédures. Le RSOO devrait aussi servir de centre d'information assurant avec efficacité la circulation des renseignements entre les États membres.

2.4 LA RESPONSABILITÉ DES ÉTATS CONTRACTANTS ET LE RÔLE DES GOUVERNEMENTS

Responsabilité des États contractants

2.4.1 La plupart des articles de la Convention de Chicago déterminent les droits et les obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption de SARP internationales régissant le transport aérien international. La Convention reconnaît le principe fondamental selon lequel chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien qui recouvre son territoire.

2.4.2 Depuis une soixantaine d'années, la principale réalisation technique de l'OACI réside dans une entente entre ses États contractants sur le niveau de normalisation à atteindre pour la sécurité, l'efficacité et la régularité des services aériens. Cette normalisation a été réalisée principalement par l'adoption de 18 Annexes à la Convention de Chicago, qui recouvrent le champ complet des activités d'aviation civile.

2.4.3 Par l'établissement de règlements nationaux, les États sont censés mettre en application et faire respecter 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 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 aéronautiques.

2.4.4 L'article 38 de la Convention dispose que tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des 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'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.4.5 La responsabilité de chaque État en vertu de la Convention comprend notamment :

- la délivrance des licences du personnel d'exploitation ;
- la certification des aéronefs, des exploitants aériens, des aéroports et des organismes de maintenance ;
- 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) ;
- l'exécution d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

Il est fondamental, pour la santé de l'exploitation aérienne et des activités connexes transnationales et mondiales, de veiller à ce que cette responsabilité soit exercée de la façon la plus efficace.

2.4.6 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 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 pour la délivrance des certificats, permis, brevets et licences et la fourniture de services de navigation aérienne. Le respect de ces modalités devrait donner à tout État des assurances quant à la compétence de sa propre organisation et de son personnel ainsi qu'à la compétence des autorités de réglementation, fournisseurs 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 modalités sont étendues aux vols intérieurs pour assurer la sécurité de l'ensemble des vols, partout dans le monde.

Rôle des gouvernements

2.4.7 Les audits de supervision de la sécurité effectués par l'OACI ont révélé que dans plusieurs États, les autorités nationales de l'aviation civile ne recevaient pas un soutien suffisant des gouvernements pour remplir de façon effective et efficace les obligations de supervision de la sécurité des États et, par le fait même, leurs obligations relativement à la sécurité de l'aviation. Il a aussi été observé qu'un certain nombre d'États contractants n'avaient pas les ressources nécessaires pour soutenir par eux-mêmes un système efficace de supervision de la sécurité, souvent à cause d'un manque de ressources financières. Le RSOO est donc vu comme une solution pratique pour régler ce problème, vu la possibilité qu'il donne aux États de partager les ressources, à la fois sur le plan financier et sur celui du personnel qualifié. À cet égard,

les gouvernements sont invités à reconnaître le rôle déterminant de l'aviation civile dans l'économie globale de leurs États respectifs et à fournir à leur système national d'aviation civile les fonds et l'appui dont il a besoin.

2.4.8 Les gouvernements devraient promouvoir les entreprises et les activités aéronautiques locales dans la région au moyen d'une meilleure coopération régionale. Ce faisant, ils devraient aussi chercher à protéger l'environnement. La coopération à ce sujet ne signifie pas que les gouvernements devraient renoncer à leur souveraineté, à leur pouvoir ou à leurs responsabilités. Toutefois, faire partie d'une organisation régionale peut constituer pour un État une façon efficace et efficiente de réaliser la capacité souhaitée de supervision de la sécurité et de contribuer ainsi à renforcer la sécurité de l'aviation mondiale.

2.4.9 Les gouvernements devraient aussi veiller à une séparation claire entre les juridictions et les fonctions de l'aviation civile et de l'aviation militaire, tout en ménageant une place suffisante pour la coordination et la coopération sur la sûreté et les autres questions communes. Ils devraient continuer à préserver l'indépendance et l'intégrité des organismes nationaux de réglementation et promouvoir l'uniformisation des règlements appliqués par ces organismes.

2.4.10 Les gouvernements devraient faire les investissements nécessaires pour garantir que leurs autorités nationales respectives de l'aviation disposent des moyens et des ressources leur permettant d'assurer avec efficacité les activités de supervision de la sécurité de l'aviation civile et de mettre en œuvre les SARP internationales.

Chapitre 3

MISE EN PLACE ET GESTION D'UN ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 L'un des principaux objectifs de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) est de veiller au développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale et de promouvoir la sécurité de la navigation aérienne internationale. L'OACI est l'organisme international créé par la Convention de Chicago pour élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et faciliter la planification et le développement du transport aérien international. La Convention est aussi le cadre de référence approprié pour la définition des responsabilités des États en ce qui a trait à l'administration de l'aviation civile.

3.1.2 Pour réaliser l'uniformité mondiale dans l'adoption des normes, pratiques recommandées et procédures internationales, chaque État contractant s'engage à prêter son 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 afin de faciliter et d'améliorer la navigation aérienne.

3.1.3 En tant qu'États contractants de l'OACI, les États qui participent à l'établissement d'un système régional de supervision de la sécurité devraient accepter des obligations particulières relativement en ce qui a trait à l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) internationalement convenues qui régissent l'aviation civile internationale. Dans chaque État participant, le Directeur général de l'aviation civile (DGAC), ou une autorité administrative similaire, devrait avoir la responsabilité de veiller à ce que l'autorité de l'aviation civile s'acquitte des obligations internationales prévues par la Convention. Ces obligations comprennent d'élaborer et de mettre en œuvre les normes, procédures, installations et services nécessaires à la sécurité et à l'efficacité de l'exploitation aérienne. Elles demeurent valides quel que soit le système établi par l'État pour remplir ses obligations en matière de supervision de la sécurité.

3.1.4 L'État dans lequel des aéronefs sont immatriculés et exploités a la responsabilité de veiller à ce que les exploitants aériens et les aéronefs auxquels il délivre des permis d'exploitation aérienne et des certificats de navigabilité respectent les règlements applicables d'exploitation et de navigabilité. Chaque État peut exercer cette responsabilité directement, par un personnel dûment formé et possédant une expérience appropriée, ou par l'intermédiaire d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) dont il fait partie. Un RSOO peut aussi être utilisé pour s'assurer que les exploitants aériens, les organismes de maintenance d'aéronefs et les personnels d'exploitation et de maintenance titulaires de licences se conforment aux règlements d'exploitation et de navigabilité.

3.2 MISE EN PLACE D'UN ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.2.1 Il faut la participation d'un minimum d'États membres pour faire en sorte que la mise en place d'un RSOO soit à la fois réaliste et réalisable. Une des façons possibles d'établir un tel organisme est de

conclure une entente régionale en signant un protocole d'accord (MOU) ou un protocole de coopération (MOC). Le document de l'entente devrait insister sur la nécessité de coordonner et d'harmoniser les principes, règles et procédures à suivre pour la supervision de la sécurité, afin d'en garantir l'efficacité dans chacun des États membres, en tirant parti des occasions offertes par la mise en commun des ressources et des compétences.

3.2.2 Le document de l'entente devrait aussi comprendre des articles encourageant et facilitant l'établissement d'un RSOO conçu de façon à permettre aux États membres de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité conformément aux dispositions intéressant la sécurité qui figurent dans la Convention de Chicago et ses Annexes. Pour que le RSOO soit couronné de succès, les États membres devraient s'engager à participer pleinement à toutes ses activités.

3.2.3 En plus de définir le statut juridique du RSOO, le document de l'entente devrait faire ressortir plusieurs aspects et objectifs destinés à favoriser l'efficacité de l'organisme, dont les suivants :

- a) Les procédures d'organisation et d'exploitation du RSOO devraient être définies et présentées dans un ensemble interne de règlements approuvés et dans un manuel de procédures techniques internes dont les États membres doivent convenir.
- b) Le RSOO devrait être capable de recommander les mesures à prendre et de fournir l'assistance technique nécessaire pour que les États membres puissent combler les carences constatées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et les autres audits relatifs à la supervision de la sécurité.
- c) Le RSOO devrait élaborer et adopter des règlements techniques et d'exploitation, en conformité avec les SARP de l'OACI, en vue du développement uniforme des activités d'aviation civile dans la région.
- d) Le RSOO devrait mettre en place un mécanisme pour l'amendement des règlements et procédures d'exploitation en fonction des modifications apportées aux dispositions pertinentes des Annexes.
- e) Sur la base de règlements et de procédures d'exploitation adoptés d'un commun accord, le RSOO devrait être capable de fournir aux États membres l'assistance dont ils ont besoin dans les domaines de la certification des exploitants aériens, des aérodromes, des organismes de maintenance d'aéronefs, du personnel aéronautique et des centres de formation en aviation, en vue de la réalisation d'un système homogène de délivrance de licences et de certificats.

3.2.4 Pour garantir l'efficacité du fonctionnement du RSOO et une réelle participation à ses activités, les États membres devraient respecter les engagements et obligations indiqués dans le document de l'entente en fournissant des renseignements permettant au RSOO :

- a) d'informer les États membres sur la situation interne de la sécurité, en vue de l'adoption de mesures appropriées ;
- b) de demander aux États membres de prendre des mesures appropriées pour combler les carences constatées par l'USOAP et d'autres audits relatifs à la supervision de la sécurité ;
- c) de veiller à ce que son personnel technique ne puisse demander ou recevoir d'instructions relatives à l'exécution de ses fonctions que de l'autorité du RSOO, dans le respect des règles établies et sur la base des règlements et procédures internes approuvés de l'organisme.

3.2.5 L'État qui héberge le RSOO devrait appuyer les travaux de l'organisme en facilitant le bon fonctionnement, notamment en fournissant les autorisations, les approbations, les permis et le soutien logistique nécessaires à ses activités.

3.2.6 Les États membres devraient apporter le soutien nécessaire à l'efficacité du fonctionnement et à la réalisation des objectifs de l'organisme, et ils devraient aussi s'acquitter de leurs obligations financières, qui sont prévues dans le document d'entente.

3.2.7 La structure organisationnelle du RSOO devrait avoir une base juridique. Ses composants et les principales fonctions de ses agents devraient être définis dans le document d'entente. La Figure 3-1 donne un exemple de structure organisationnelle d'un RSOO générique. Les fonctions et responsabilités des agents sont exposées en détail au § 3.8.

3.3 CADRE JURIDIQUE

3.3.1 Pour donner un cadre juridique approprié au RSOO proposé, tous les États intéressés doivent parvenir à un accord qui répond à leurs besoins communs en matière de supervision de la sécurité de l'exploitation. L'approche peut différer selon l'intention et les objectifs des États membres :

- a) Les États membres peuvent opter pour l'établissement juridique d'un RSOO au moyen d'une conférence diplomatique réunissant des décideurs de haut niveau des gouvernements, qui conviennent de la création d'une charte constitutionnelle pour un RSOO, charte qui énonce clairement l'engagement et le dévouement requis des États membres ainsi que leurs fonctions et responsabilités dans le fonctionnement et le maintien de l'organisme. Le RSOO ainsi créé pourrait prendre en charge les fonctions des autorités de l'aviation civile des États membres de façon progressive, en commençant par l'élaboration et l'approbation de règlements et procédures normalisés communs relatifs à la certification et à la supervision (contrôle) des produits aéronautiques, du personnel de l'aviation et des exploitants aériens (y compris l'agrément et la supervision des organismes de maintenance et des établissements de formation), pour finir, éventuellement, par la délivrance de licences, certificats et agréments aux personnels et organismes aéronautiques. Le transfert de telles responsabilités ne dégage pas les États des obligations de supervision de la sécurité qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.
- b) Les États membres peuvent convenir de créer un RSOO dont le mandat se limiterait à exécuter les tâches de supervision de la sécurité en leur nom. Un tel mandat pourrait ne comprendre qu'une supervision d'activités liées aux obligations des États membres en matière de sécurité ou prévoir également l'élaboration de règlements normalisés pour l'aviation régionale, l'établissement de procédures pour la certification du personnel, des organismes et des produits aéronautiques et la fourniture d'une assistance technique précise sans participation au processus concret de délivrance des licences et de certification.
- c) Les États d'une région ne peuvent convenir que d'une collaboration accrue entre leurs autorités respectives de l'aviation civile, pour la compatibilité des règlements d'aviation et la fourniture de soutien technique. Bien qu'une telle collaboration puisse contribuer à améliorer la sécurité dans la région, elle ne correspond pas à l'établissement d'un RSOO, qui est préconisé dans le présent manuel.

3.3.2 Dans les deux options décrites aux alinéas a) et b) du § 3.3.1, l'élément le plus important à prendre en compte est que le RSOO soit établi sur une base juridique qui indique clairement la capacité juridique de l'organisme et le niveau de sa responsabilité dans les États membres.

3.3.3 Un des instruments juridiques que les États peuvent utiliser est le protocole d'entente (MOU) ou le protocole de coopération (MOC). Sur le plan pratique, il y a très peu de différences entre les deux protocoles ; ce qui compte le plus est le niveau de pouvoir que les États membres conviennent d'accorder à l'organisme régional. Dans tous les cas, le statut juridique de l'organisme, y compris l'étendue de ses fonctions et le niveau de son pouvoir, devrait être clairement défini et énoncé dans le document d'entente.

3.3.4 Le document d'entente devrait aussi définir le rôle et la responsabilité de chaque État membre par rapport au RSOO, et notamment déterminer :

- a) le niveau de participation des autorités nationales de l'aviation civile aux activités du RSOO ;
- b) si le RSOO exécutera ses activités sur la base des règlements nationaux d'un État membre ou de règlements communs à promulguer et mettre en application de façon égale dans tous les États membres ;
- c) s'il n'est pas promulgué de règlements communs, comment le RSOO s'occupera des différences qui existeront entre les règlements des États membres et les SARP internationales ;
- d) le rôle des inspecteurs nationaux lors de l'exécution d'activités de supervision de la sécurité par le RSOO ;
- e) les types de supervision qu'assureront les États membres du RSOO pour faire en sorte que chaque État s'acquitte de ses responsabilités en vertu de la Convention.

Ces points et d'autres questions similaires devraient être dûment traités au cours du stade initial de définition du statut juridique de l'organisme régional.

3.4 TÂCHES

3.4.1 La tâche principale du RSOO est d'aider les États membres à s'acquitter des obligations et responsabilités de supervision de la sécurité qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago, de ses Annexes et des procédures et pratiques en matière de sécurité.

3.4.2 Pour que le RSOO remplisse efficacement sa tâche principale, les États membres devront :

- a) prendre les mesures nécessaires pour élaborer et promulguer des ensembles communs de règlements d'aviation, de règles de sécurité opérationnelle et de méthodes et procédures pour la délivrance des licences, certificats, autorisations et permis concernant des activités aéronautiques ;
- b) participer aux activités du RSOO ayant pour but d'aider les autres États membres dans la certification ou l'agrément d'organismes engagés dans des activités aéronautiques ;
- c) créer et mettre en place un programme régional de formation à l'intention du personnel technique des États membres, comprenant des cours et des séminaires/ateliers qui lui permettront de comprendre et d'appliquer les règlements d'aviation communs ainsi que d'appliquer de façon uniforme les règlements de sécurité opérationnelle et les procédures de certification ;

- d) contribuer au maintien d'un système de transport aérien sûr, efficace et économique comme moyen de soutenir le développement social, économique et culturel de la région ;
- e) s'efforcer de mettre en œuvre un système de sécurité efficace sur le plan des coûts, dans lequel le fardeau réglementaire serait minimal, afin de favoriser la compétitivité de l'industrie aéronautique régionale ;
- f) promouvoir une approche systémique globale de la gestion de la sécurité auprès des États membres, en adoptant et en appliquant le concept de système de gestion de la sécurité (SGS).

3.4.3 Un RSOO pourrait avoir les tâches supplémentaires suivantes :

- a) renforcer le cadre institutionnel régional de la sécurité de l'aviation et aider à la réalisation d'un cadre réglementaire harmonisé pour la région ;
- b) promouvoir une approche systémique globale pour l'exécution des activités de supervision de la sécurité, qui met l'accent sur l'application effective des SARP, sur une capacité de supervision de la sécurité efficace dans les États membres et sur la mise en œuvre effective des éléments cruciaux de la supervision de la sécurité ;
- c) mettre au point un système d'information destiné à faciliter l'accès aux renseignements concernant la sécurité et aux renseignements critiques pour la sécurité dans la région ; et
- d) moderniser les autorités de l'aviation civile des États membres afin de leur permettre de se conformer aux normes de sécurité internationales et nationales.

3.4.4 Il importe de noter que l'appui de l'OACI aux initiatives régionales dépend :

- a) d'objectifs stratégiques bien définis et documentés, dont l'établissement exige la participation active des autorités de l'aviation civile ;
- b) d'un engagement fort des gouvernements ou administrations bénéficiaires à l'égard du concept de système régional de supervision de la sécurité ; et
- c) d'un certain degré d'assurance quant à la viabilité et à la durabilité du système à mettre en place.

3.5 LE RÔLE DE L'OACI

3.5.1 L'OACI peut aider les États qui sont prêts à s'engager dans un accord de coopération pour la mise en place et la gestion d'un RSOO, sur la base d'une entente conclue avec ces États.

3.5.2 Elle pourrait par exemple assurer la gestion du RSOO jusqu'à ce que les États membres acquièrent la capacité de le gérer eux-mêmes. Cette forme d'aide comprend la formation, par l'OACI, du personnel qui sera chargé de gérer le RSOO à un stade ultérieur.

3.5.3 L'OACI pourrait aussi fournir un soutien technique et logistique ainsi que les renseignements et les documents dont le RSOO pourrait avoir besoin. Si les États membres le demandent, elle pourrait également accepter de surveiller l'efficacité du RSOO.

3.5.4 L'OACI pourrait enfin fournir des conseils ou proposer la meilleure marche à suivre dans le cas des activités obligatoires que le système régional de supervision de la sécurité n'est pas capable d'effectuer, ou aider en toute autre capacité jugée appropriée et nécessaire par les États membres.

3.5.5 Le programme de la stratégie unifiée (USP) de l'OACI coordonnera l'assistance aux États et encouragera la coopération et les partenariats régionaux et sous-régionaux afin de renforcer les capacités de supervision de la sécurité.

3.6 RELATIONS AVEC LES ORGANISATIONS AÉRONAUTIQUES

3.6.1 Après avoir décidé d'établir un système régional de supervision de la sécurité et afin de renforcer leur capacité de supervision de la sécurité, les États membres peuvent coopérer avec d'autres organisations aéronautiques internationales et régionales dans tous les domaines de l'aviation civile internationale, en particulier la sécurité, l'environnement et la gestion du trafic aérien, dans les limites de leurs mandats respectifs, notamment les suivants :

- a) règlements et lois ;
- b) réunions et événements internationaux ;
- c) assistance à la recherche de ressources financières ;
- d) formation de personnel technique et administratif ; et
- e) détermination de domaines d'intérêt commun.

3.6.2 En vue de la mise en place d'un système régional de supervision de la sécurité, les États membres peuvent procéder à des consultations à divers niveaux ainsi que créer et entretenir des relations permanentes avec d'autres organisations du domaine de l'aviation, au moyen :

- a) de l'échange de lettres et de documents ;
- b) de visites mutuelles ;
- c) d'invitations à des réunions ; et
- d) de consultations et de coordination.

3.6.3 Les exploitants aériens, les organismes de maintenance d'aéronefs et les prestataires de services ont la responsabilité d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols, y compris la conformité avec toutes les lois ou réglementations que pourraient promulguer les États d'immatriculation, les États de l'exploitant et les États où les aéronefs effectuent des vols. La mise en place d'un RSOO et l'adoption d'ensembles communs de règlements d'exploitation et de procédures de certification des exploitants aériens, des organismes de maintenance d'aéronefs, du personnel aéronautique et des centres de formation en aviation ne devraient pas faire augmenter les coûts de fonctionnement de l'industrie du transport aérien dans son ensemble, même lorsqu'elles aident l'industrie à étendre ses activités, à optimiser l'utilisation des aéronefs et du personnel et à obtenir la reconnaissance mutuelle des certificats et licences délivrés par les États membres.

3.7 FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS D'UN ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.7.1 Le RSOO devrait avoir un énoncé de mission clairement défini, qui devrait aussi figurer dans le document d'entente. L'énoncé de mission dépendra des fonctions et responsabilités dont les États membres conviendront pour l'organisme. Quoi qu'il en soit, il devrait prévoir la fourniture de conseils et d'assistance aux États membres. L'énoncé devrait contenir des éléments destinés à permettre aux États membres de mettre en place un système efficace et efficient de supervision de la sécurité.

3.7.2 L'énoncé de mission devrait également prévoir l'application de règlements, normes, procédures et documents aéronautiques communs concernant la supervision de la sécurité et exigeant des États membres qu'ils normalisent leurs processus et procédures de délivrance des licences, de certification et de supervision de l'industrie du transport aérien, sur la base de prescriptions internationales.

3.8 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE D'UN ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.8.1 Généralités

3.8.1.1 La mise en place et la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité devraient être fondées sur la participation et l'engagement des autorités de l'aviation civile des États membres. Le rôle fondamental, les objectifs, les activités, le produit, les indicateurs de résultats et la durée devraient être clairement définis avant que le système ne devienne pleinement fonctionnel.

3.8.1.2 Les États voudront peut-être commencer par un RSOO de base, qui pourra évoluer en une organisation plus complexe. Le rythme de cette évolution pourrait dépendre du succès ou de l'échec des États à remplir les objectifs définis du système régional proposé ainsi que de leur intérêt à répondre à la demande relative à l'instauration du processus décisionnel efficace nécessaire à l'établissement et à la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité utile et solide.

3.8.1.3 Dans une structure régionale de base, les autorités nationales de l'aviation civile gardent l'entière responsabilité de la délivrance des licences ainsi que de l'approbation, de la certification et de la supervision des activités de l'aviation, tandis que le RSOO produit les ensembles normalisés communs de règlements d'aviation et de procédures pour la délivrance des licences ainsi que l'approbation, la certification et la supervision des activités en question et fournit conseils, orientations et aide aux États membres.

3.8.1.4 Dans une structure régionale plus complexe, les autorités nationales de l'aviation civile peuvent déléguer une partie de leurs fonctions et responsabilités en matière de délivrance de licences et d'approbation ou de certification du personnel, des organismes et des produits aéronautiques fondées sur les règlements et procédures régionaux communs, tout en conservant la responsabilité de la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques, de la résolution des problèmes de sécurité et de la mise à exécution des lois nationales applicables et des règlements régionaux communs de l'aviation.

3.8.2 Structure organisationnelle d'un RSOO

3.8.2.1 La structure organisationnelle d'un RSOO générique est illustrée à la Figure 3-1. Elle ne couvre pas toutes les possibilités. Les États sont encouragés à s'en inspirer pour mettre en place un système régional de supervision de la sécurité répondant à leurs besoins particuliers.

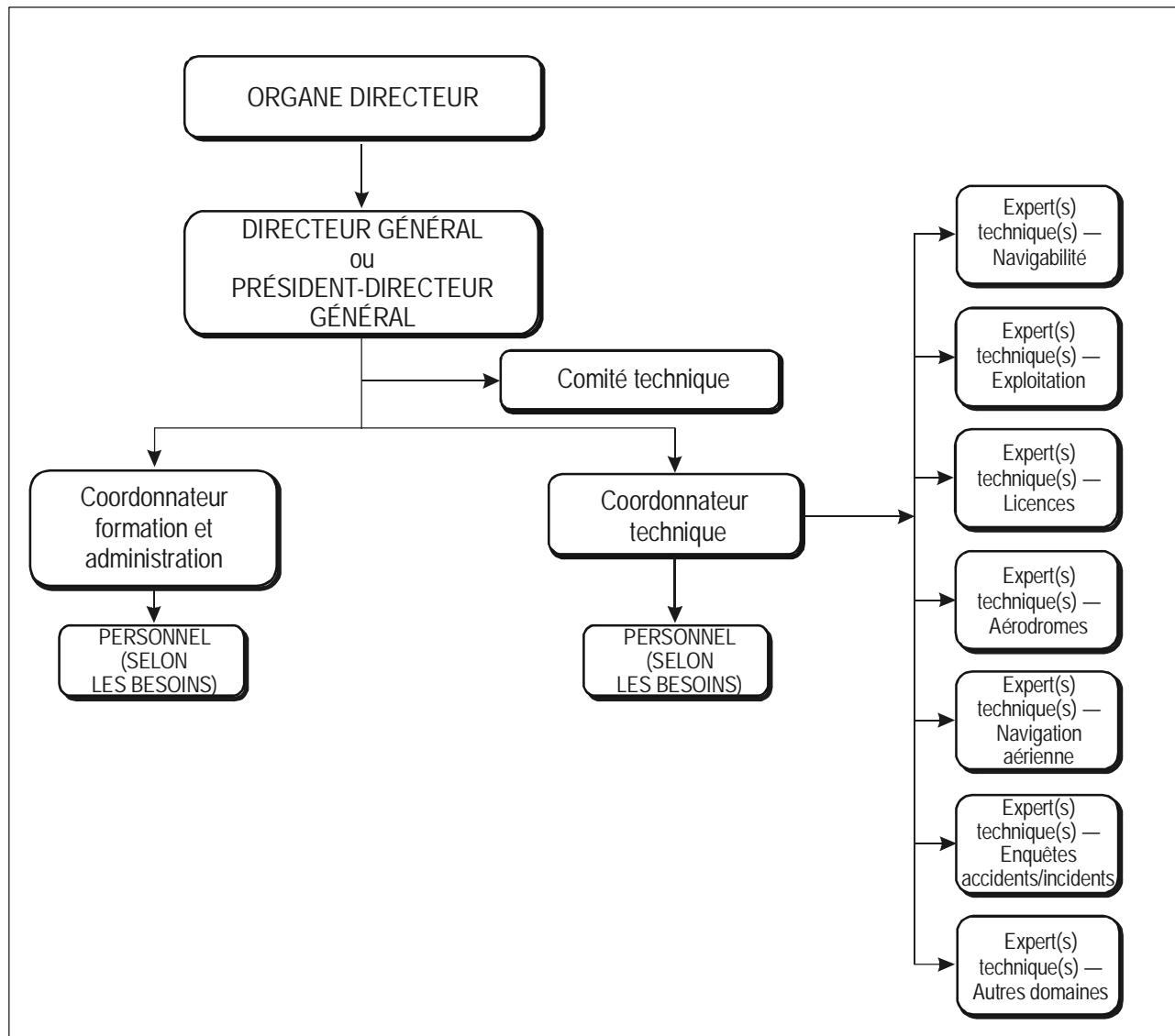


Figure 3-1. Structure organisationnelle d'un RSOO générique

Organe directeur

3.8.2.2 Pour que le système régional de supervision de la sécurité fonctionne de façon efficace, il est indispensable que tous les États membres soient représentés au sein de l'organe directeur du RSOO.

3.8.2.3 L'organe directeur devrait avoir la responsabilité de formuler les politiques, de nommer le directeur général (DG) ou le président-directeur général (PDG), d'établir le budget, de spécifier le mandat du RSOO et d'assurer d'autres tâches liées à la gestion d'ensemble et au processus d'élaboration des politiques de l'organisme. L'organe directeur devrait avoir aussi la responsabilité de fournir au DG (ou au PDG) des orientations sur les questions relatives aux relations régionales et internationales ainsi que de définir les principes généraux qui guideront les travaux du RSOO.

3.8.2.4 Il conviendrait de noter que la sécurité et l'application des SARP et des règlements d'exploitation communs (y compris la responsabilité de délivrer, modifier, suspendre et/ou révoquer des licences, permis, certificats, autorisations et approbations) demeurent la responsabilité de chacun des États membres et n'incombent pas à l'organisme régional ou à l'organe directeur.

3.8.2.5 Comme il a déjà été indiqué, le rôle principal du RSOO est d'effectuer des tâches de supervision de la sécurité au nom des États membres sous la direction générale de l'organe directeur, qui devrait être composé de représentants de haut niveau des États membres.

Directeur général/Président-Directeur général

3.8.2.6 Le directeur général (DG)/président-directeur général (PDG) nommé par l'organe directeur a la responsabilité de la gestion et de l'administration d'ensemble du RSOO ainsi que de la mise en œuvre des politiques définies par l'organe directeur compte tenu du « mandat » établi et des orientations fournies. Le DG/PDG relève de l'organe directeur du RSOO. Ses fonctions et responsabilités comprennent notamment les suivantes :

- a) administrer l'ensemble des activités du RSOO et superviser les activités de tous les membres du personnel du RSOO en vue :
 - 1) d'assurer la liaison avec les États membres du RSOO sur les questions liées à la supervision de la sécurité et, plus particulièrement, sur l'élaboration des règlements, procédures et processus relatifs aux activités aéronautiques dans les États membres ; et
 - 2) de veiller à la normalisation et à la qualité de tous les produits du RSOO, tels que les règlements, directives, procédures et processus communs de délivrance des licences du personnel aéronautique et de certification des activités de l'aviation dans les États membres ;
- b) diriger la planification et l'exécution, selon les besoins, d'activités supplémentaires du RSOO, telles que :
 - 1) la formation initiale et périodique du personnel technique du RSOO ;
 - 2) l'élaboration et la tenue de séminaires/ateliers à l'intention du personnel administratif et du personnel technique des États membres ;
 - 3) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des documents (éléments indicatifs) relatifs à la supervision de la sécurité destinés aux États membres ; et
 - 4) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des manuels et guides nécessaires à la gestion et l'administration du RSOO ;
- c) coordonner les ressources et les activités du RSOO de façon à assurer le fonctionnement efficace et efficient de l'organisme ;
- d) assurer la liaison avec les administrations des États membres et les organisations qui ont établi des relations avec le RSOO en vue d'y détacher des experts ou de trouver un financement pour le bon fonctionnement de l'organisme ;

- e) représenter le RSOO ou les États membres à des réunions, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux sur la supervision de la sécurité ;
- f) produire, à l'intention de l'organe directeur, des rapports et des notes de travail sur les activités du RSOO, selon les besoins ; et
- g) accomplir les autres tâches qui lui sont confiées par l'organe directeur.

Comité technique

3.8.2.7 Un comité composé d'experts techniques provenant d'États membres peut être créé pour aider le DG/PDG dans le domaine des exigences techniques et contribuer à la mise en œuvre de ces exigences dans chaque État membre.

3.8.2.8 Plusieurs options existent pour la constitution du comité technique. L'une consiste à créer un comité unique composé de membres possédant des compétences variées. Le comité technique peut se réunir à quelques reprises au cours d'une année pour examiner les travaux techniques du RSOO, faire part à l'organisme des préoccupations d'ordre technique concernant chaque État membre et convenir d'un programme technique à suivre. Une autre option consiste à créer divers comités chargés de domaines de compétences précis.

3.8.2.9 Quels que soient le type et la composition du comité technique, ses fonctions et responsabilités devraient être clairement définies. Par-dessus tout, il devrait être établi de façon explicite que le rôle principal du comité technique est de porter à l'attention du RSOO les problèmes techniques des États membres ainsi que de faciliter l'élaboration de règlements et procédures d'exploitation communs et l'application normalisée de ces règlements et procédures dans chaque État membre.

3.8.2.10 L'organe directeur peut augmenter, réduire ou modifier les fonctions et responsabilités du comité technique en fonction des besoins régionaux et en particulier des exigences du RSOO. Voici quelques-unes des fonctions et responsabilités du comité technique :

- a) convenir de règlements d'exploitation communs concernant les fonctions essentielles de supervision de la sécurité des États membres (licences du personnel, exploitation technique des aéronefs, navigabilité des aéronefs, aérodromes, systèmes de gestion du trafic aérien, enquêtes sur les accidents, etc.) afin que ces derniers puissent mettre en œuvre les SARP de façon normalisée ;
- b) convenir d'orientations techniques, y compris de procédures et de listes de contrôle de mise en œuvre, à l'intention des experts nationaux ainsi que du personnel technique du RSOO ;
- c) élaborer un programme de coopération technique pour la supervision de la sécurité dans les États membres, afin de faciliter les travaux du secrétariat du RSOO ;
- d) créer des sous-comités, des groupes d'experts et/ou d'étude chargés d'analyser les spécifications techniques fondées sur un besoin particulier et de s'occuper de domaines de spécialité, selon les besoins ;
- e) examiner les rapports de groupes d'experts et/ou d'étude et formuler des recommandations à soumettre à l'examen de l'organe directeur et/ou du secrétariat ;

- f) proposer des modifications des règlements d'exploitation, selon les besoins, et examiner les modifications des règlements, pratiques et procédures d'exploitation proposées par les États membres et/ou le secrétariat ;
- g) examiner les rapports techniques du secrétariat et formuler des recommandations à l'intention de l'organe directeur du RSOO.

Coordonnateur formation et administration (TAC)

3.8.2.11 Le coordonnateur formation et administration (TAC) a la responsabilité de toutes les activités de formation du RSOO et aide le DG/PDG à administrer le RSOO.

3.8.2.12 Les responsabilités relatives à la formation comprennent de planifier, d'élaborer (sous la direction du coordonnateur technique) et de tenir à jour les cours de formation, le contenu des séminaires/ateliers ainsi que les éléments d'orientation destinés au secrétariat et aux experts techniques des États membres.

3.8.2.13 Les responsabilités relatives à l'administration comprennent de gérer le processus de sélection et de recrutement, d'assigner les tâches, de planifier et d'élaborer les activités et calendriers et de diffuser en temps utile les produits du RSOO.

3.8.2.14 Selon la taille du RSOO, le niveau de son pouvoir et la complexité de ses activités, les fonctions et responsabilités du TAC peuvent être assurées par deux bureaux distincts, l'un pour la formation, l'autre pour l'administration. Toutefois, que la structure prévoie un bureau ou deux, les fonctions et responsabilités du TAC devraient notamment comprendre les suivantes :

- a) planifier, élaborer (sous la direction du coordonnateur technique), organiser, coordonner et donner des séminaires et des ateliers sur la supervision de la sécurité ainsi que des cours de formation d'auditeurs ;
- b) préparer et coordonner la préparation du contenu des séminaires, ateliers et cours de formation sur la supervision de la sécurité et veiller à la soumission en temps utile des éléments de séminaire/atelier et de formation par les autres agents ;
- c) planifier et coordonner les activités liées au développement et à la tenue à jour des manuels de formation et des éléments indicatifs techniques ;
- d) veiller à ce que les éléments nécessaires aux séminaires, ateliers et cours de formation soient à jour et mis à disposition dans les meilleurs délais ;
- e) élaborer et coordonner l'élaboration des éléments indicatifs destinés au personnel du RSOO et au personnel technique des États membres ;
- f) coordonner et intégrer les éléments indicatifs produits par le secrétariat du RSOO, des consultants ou d'autres organismes externes ;
- g) de concert avec le coordonnateur technique, coordonner l'élaboration et la diffusion des renseignements relatifs aux activités du RSOO ;
- h) veiller à la production et à la diffusion en temps utile des produits du RSOO (rapports, documents, correspondance sensible au facteur temps, etc.) ;

- i) suivre la supervision des activités de soutien administratif exécutées par le personnel des services généraux du RSOO ;
- j) représenter le RSOO à des réunions, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux sur la supervision de la sécurité ;
- k) superviser la tenue des dossiers du personnel du RSOO, y compris les dossiers relatifs à la formation ;
- l) assurer la liaison avec les sections appropriées du RSOO en vue de la collecte et du traitement des renseignements nécessaires à l'élaboration des éléments indicatifs, des cours de formation, des séminaires et des ateliers ;
- m) examiner les demandes de remboursement de frais de déplacement pour s'assurer de leur exactitude et du respect des règles et règlements du personnel ;
- n) effectuer les autres tâches que pourrait lui assigner le DG/PDG ;
- o) se tenir au courant des faits nouveaux et des tendances dans les domaines spécialisés intéressant le RSOO, en lisant des périodiques, des rapports et des manuels.

Coordonnateur technique

3.8.2.15 Le coordonnateur technique, qui agit sous la direction du DG/PDG, a la responsabilité globale de l'ensemble des travaux techniques effectués par le RSOO, y compris la supervision et le contrôle des activités du personnel technique et du personnel de soutien technique (administratif). Le coordonnateur technique devrait aussi remplir les fonctions de secrétaire du comité technique. Les tâches du coordonnateur technique comprennent notamment les suivantes :

- a) établir, pour approbation par le DG/PDG et l'organe directeur, les critères de qualification et d'expérience pour la sélection et le recrutement du personnel technique ;
- b) répartir les tâches entre les membres du personnel technique et assurer une supervision globale de leurs activités ;
- c) aider le DG/PDG et les États membres dans les activités techniques du RSOO et les activités connexes menées dans les États membres ;
- d) assurer la liaison avec les organisations aéronautiques régionales et internationales sur des questions techniques d'intérêt mutuel visant l'amélioration de la sécurité des vols ;
- e) veiller à la qualité du travail technique du personnel technique, au moyen de cours de formation, d'orientations et de séances d'information, selon les besoins ;
- f) veiller à la qualité des produits techniques du RSOO et à l'harmonisation de la documentation technique de l'organisme ;
- g) analyser les rapports techniques produits par le personnel technique et approuver tous les rapports techniques avant leur soumission au DG/PDG, à l'organe directeur ou aux États membres, selon qu'il convient ;

- h) appliquer les recommandations techniques formulées par le comité technique et approuvées/ acceptées par le DG/PDG et/ou l'organe directeur ;
- i) aider à la conception, à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de travail de l'organisme et des activités relatives à l'exécution de la supervision et des inspections de la sécurité ;
- j) fournir orientations et assistance, selon les besoins, au personnel technique du RSOO pour l'exécution de ses activités dans les États membres ;
- k) représenter le RSOO à des séminaires, ateliers, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux ;
- l) fournir des indications au TAC sur l'élaboration des éléments de formation relatifs aux aspects techniques et participer à la prestation de la formation du personnel technique du RSOO et à la conduite des séminaires et des ateliers ;
- m) suivre l'application des recommandations adressées aux États membres concernant les activités du RSOO ;
- n) aider le DG/PDG dans la planification et l'exécution, selon les besoins, de toutes les autres activités de l'organisme, par exemple ;
 - 1) la formation initiale et périodique du personnel technique de l'organisme ;
 - 2) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des documents (éléments indicatifs) relatifs à la supervision de la sécurité destinés aux États membres ; et
 - 3) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des manuels et guides nécessaires à la gestion et l'administration du programme technique du RSOO ;
- o) effectuer les autres tâches que pourrait lui assigner le DG/PDG ;
- p) se tenir au courant des faits nouveaux et des tendances en ce qui concerne la sécurité de l'aviation en général et la supervision de la sécurité en particulier, en lisant des périodiques, des rapports et des manuels.

Experts techniques (personnel technique du RSOO)

3.8.2.16 La structure organisationnelle proposée est fondée sur l'hypothèse que le RSOO recruterait du personnel technique qualifié dans tous les domaines visés par ses responsabilités.

3.8.2.17 Le nombre de membres et la composition du personnel technique dépendent beaucoup du niveau d'activité du RSOO ainsi que du niveau de pouvoir qui lui sera attribué. Plusieurs modalités peuvent être envisagées à ce sujet. Par exemple, les États membres peuvent détacher du personnel technique dans le cadre d'un accord distinct, ou même de l'accord principal qui a donné naissance à l'organisme, à titre de contribution à la mise en place et au maintien du RSOO. Les États membres peuvent aussi laisser au RSOO l'entière responsabilité de recruter directement des experts techniques. Quoi qu'il en soit, le RSOO devrait avoir au moins un expert dans chaque spécialité, agissant en tant que point de contact pour les activités liées à cette spécialité.

3.8.2.18 Selon l'ampleur des tâches (et la responsabilité) qu'ils entendent transférer au RSOO, il pourrait être nécessaire pour les États membres de conserver une certaine capacité dans divers domaines relevant directement des États en vertu de la Convention, comme la délivrance des licences, permis, certificats et autres autorisations et les enquêtes sur les accidents et les incidents. Quel que soit le niveau de pouvoir accordé au RSOO, les États membres ne devraient pas perdre de vue que les domaines en question demeurent en définitive la responsabilité de chaque État contractant. Les principaux avantages de la mise en place d'un système régional de supervision de la sécurité (mise en commun des ressources) ne peuvent être réalisés que si le RSOO a le pouvoir d'agir au nom des États membres dans la plus grande mesure possible, les États conservant un contrôle de supervision pour s'assurer que le système établi leur permet de s'acquitter efficacement de leurs obligations internationales.

3.8.2.19 Selon la structure du RSOO et les modalités convenues par les États membres, les experts techniques de l'organisme peuvent être tenus d'aider les États membres à remplir leurs obligations en matière de délivrance de licences et de certification et à exécuter en leur nom les inspections et la surveillance de l'industrie de l'aviation. Étant donné que ces activités seraient menées sous le contrôle direct de chacun des États membres, cela leur permettrait de s'acquitter individuellement de leurs responsabilités et obligations.

3.8.2.20 L'aptitude du RSOO à aider effectivement les États membres dépend, dans une large mesure, de la compétence de son personnel technique. Pour remplir ses responsabilités avec efficacité, le RSOO doit être organisé comme il convient et doté de personnel qualifié et expérimenté capable d'accomplir la vaste gamme de tâches techniques confiées à l'organisme.

3.8.2.21 La délivrance des licences, la certification et la supervision des activités de l'aviation civile comportent une vaste gamme d'évaluations, d'inspections, d'analyses et d'interventions complexes visant à assurer la conformité avec des règlements, procédures d'exploitation et pratiques communs ou nationaux. La bonne exécution de ces tâches dépend beaucoup des qualifications, de l'expérience, de la compétence et du dévouement du personnel technique du RSOO.

3.8.2.22 En plus d'être compétents sur le plan technique, il est essentiel que les membres du personnel technique possèdent un degré élevé d'intégrité, exécutent leurs tâches avec impartialité, agissent avec tact, comprennent bien la nature humaine et aient de bonnes aptitudes pour les communications. Vu le caractère spécialisé et délicat du rôle du RSOO, il est extrêmement important que les qualifications, l'expérience et les caractéristiques individuelles de chaque personne employée soient vérifiées et soigneusement évaluées avant la sélection, que la personne ait été recrutée directement par l'organisme ou détachée par un État membre pour s'occuper de tâches liées à la supervision de la sécurité au nom des États membres, y compris des tâches d'inspection et de surveillance.

3.8.2.23 Idéalement, le personnel technique du RSOO devrait être au moins aussi qualifié que le personnel à inspecter ou à superviser. Dans le cas des agents de délivrance des licences du personnel, les qualifications requises devraient comprendre une expérience considérable dans une des professions pour lesquelles des licences ou des qualifications sont délivrées. Si le membre du personnel technique chargé de délivrer des licences est appelé à faire subir des examens et des épreuves, les qualifications et l'expérience requises devraient être similaires à celles qui sont imposées aux titulaires des licences au niveau auquel les examens ou les épreuves sont donnés.

3.8.2.24 La certification et la surveillance des activités d'aviation civile comportent des tâches qui vont nettement au-delà de l'examen et de l'approbation de documents. L'examen de documents est une tâche importante, voire indispensable, mais la supervision de la sécurité de l'aviation civile comprend aussi l'inspection en temps opportun, par du personnel qualifié, de toutes les activités d'aviation civile, de la certification initiale à la surveillance continue de l'exploitant après la délivrance du permis. Si l'on s'attend que les qualifications du personnel technique correspondent aux qualifications du personnel à superviser et

inspecter, il n'est pas attendu ou obligatoire dans tous les cas qu'un expert technique possède la même expérience que l'ensemble du personnel soumis à inspection.

3.8.2.25 Dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, un expert technique du RSOO en la matière devrait aider les États membres à s'occuper des questions connexes, par exemple, les enquêtes sur les événements concernant la sécurité, en veillant à ce qu'elles soient menées conformément aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, et l'établissement de programmes de prévention des accidents, qui doivent servir de moyens d'archivage des informations relatives à la sécurité, en veillant à ce que ces informations soient mises à la disposition des États et à ce qu'elles ne soient utilisées qu'aux fins de la prévention des accidents.

3.8.2.26 Il importe que le RSOO soit compétent sur le plan organisationnel. Pour qu'il en soit ainsi, l'organisme devra peut-être recruter une équipe d'experts techniques possédant des compétences dans plusieurs disciplines. Dans la mesure du possible, les experts devraient avoir, individuellement ou en tant qu'équipe, le même niveau de connaissances, de qualifications et d'expérience que l'organisation soumise à inspection, dans les domaines de qualifications et d'expérience pertinents. S'il maintient des licences et d'autres aptitudes ou qualifications ainsi qu'un niveau acceptable de compétence et de connaissance des activités, limitations, équipements, systèmes, opérations, etc., d'aviation civile, le personnel technique du RSOO sera en mesure de mieux évaluer les connaissances, les techniques et la compétence générale du personnel, des exploitants, des prestataires de services et des organismes de maintenance de l'aviation civile des États membres.

Chapitre 4

FINANCEMENT D'UN ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

4.1 AVANTAGES DES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE

4.1.1 Le but principal de l'établissement d'un système régional de supervision de la sécurité est de permettre aux États de remplir leurs obligations internationales de supervision de la sécurité de façon aussi efficace et efficiente que possible. Un tel système donne la possibilité de :

- a) réaliser des économies d'échelle ;
- b) mettre en commun personnel technique, connaissances et moyens ; et de
- c) réaliser des économies sur le plan administratif, sans nuire à l'efficacité.

4.1.2 Pour réaliser des économies d'échelle, il y a de nombreux facteurs à prendre en considération. L'un d'eux, et non des moindres, est la création d'un système d'assistance technique régionale pour les États membres. Un tel système permettrait :

- a) de partager les objectifs, les stratégies et les activités en ce qui a trait à la résolution des carences dans l'exécution des responsabilités de supervision de la sécurité aux échelons national et régional ;
- b) d'attirer, de mettre en commun et de fidéliser un personnel technique hautement qualifié pour les équipes multinationales et polyvalentes d'experts qui aident les États membres à s'acquitter de leurs obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'approbation et de supervision des activités aéronautiques dans leurs territoires respectifs ; et
- c) d'élaborer et de mettre en place, pour l'aviation, des ensembles communs de règlements, normes, procédures de sécurité et éléments indicatifs applicables au niveau régional, dans l'intérêt de toutes les activités aéronautiques de la région, ainsi que d'accroître l'harmonisation sur le plan mondial.

4.2 SOURCES DE FINANCEMENT

4.2.1 Avant de s'engager dans un accord portant sur la mise en place d'un RSOO, il faut établir une estimation du financement qui sera nécessaire pour maintenir et soutenir l'organisme du point de vue de la structure juridique et organisationnelle, de l'équipement administratif et de bureau, de la formation du personnel, du matériel, des mises à niveau de l'équipement, etc., et qui tienne compte des autres coûts liés au fonctionnement de l'organisme.

4.2.2 Il y aurait donc lieu que les États membres déterminent ensemble les ressources nécessaires à la mise en place et à la gestion à long terme du nouvel organisme. Dans certains cas, l'établissement de l'organisme nécessitera une assistance (financière et/ou technique) de la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, d'États donateurs, d'organisations internationales ou régionales, d'institutions financières, de constructeurs ou d'autres parraineurs. Quoi qu'il en soit, il est indispensable que le montant nécessaire à l'établissement et au maintien de l'organisme soit estimé et son financement, planifié.

4.2.3 Il conviendrait aussi de noter que les partenaires de financement, quelles que soient leur envergure, leur forme ou leur nature, voudront s'assurer de l'engagement des États membres, en partie au moyen d'un programme de contribution planifié, à l'égard de la mise en place et du maintien effectif du RSOO.

4.3 FONDS D'AFFECTATION SPÉCIALE

4.3.1 Les États membres souhaitant mettre en place un RSOO voudront peut-être contacter la TCB, qui peut efficacement mettre en œuvre des projets de développement d'aviation civile, notamment en ce qui concerne le recrutement mondial d'experts techniques hautement qualifiés, la gestion de programmes de formation et l'achat d'équipement à moindre coût. Les capacités de la TCB, au moins durant le stade de développement, peuvent garantir la réalisation d'un organisme convenablement structuré. Si les États membres choisissent la TCB pour les aider à mettre en place le RSOO, la TCB étudiera les besoins financiers et informera les États membres du financement nécessaire à l'établissement et à la gestion du RSOO.

4.3.2 Les services de la TCB sont normalement financés par des fonds d'affectation spéciale provenant des États mêmes ou fournis par d'autres entités au nom des États. Les fonds mis à la disposition de l'OACI par les États membres sont administrés comme un fonds d'affectation spéciale, qui peut faire l'objet d'ajustements à la hausse ou à la baisse selon les coûts réels engagés. Tout intérêt échu est ajouté au fonds et utilisé, au besoin, pour des activités du projet. Le compte du fonds d'affectation spéciale est géré par l'OACI conformément au règlement financier pertinent. L'Organisation soumet des relevés périodiques indiquant l'état trimestriel du fonds. Le relevé de fin d'année n'est soumis que lorsque les comptes pour l'année ont été fermés et audités par un vérificateur externe.

4.3.3 Le service fourni par l'OACI dans le cadre de l'administration du fonds est un exemple d'option de financement. Les États peuvent aussi explorer des arrangements similaires offerts sur le marché. Ce qui importe, c'est que les États souhaitant établir un RSOO examinent, comme étape préliminaire parmi d'autres, les obligations financières et les sources de financement.

4.4 OBLIGATIONS ET CONTRIBUTIONS DES ÉTATS

4.4.1 Les États membres devraient créer un mécanisme pour faire en sorte que les fonds nécessaires à la mise en place et à la gestion d'un RSOO, qui correspondent au plan de partage des coûts des États membres, soient déposés en temps utile. Le versement tardif des contributions des États membres à l'organisme peut retarder ou entraver l'efficacité de l'organisme. Les possibles retards dans le traitement des versements devraient aussi être pris en compte car ils ont le même effet défavorable qu'un défaut de paiement.

4.4.2 Le succès du RSOO dépendra dans une grande mesure de l'engagement des États membres à s'acquitter de leurs obligations envers l'organisme. À ce sujet, le respect des obligations financières sera

un excellent indicateur. Sans l'engagement des États membres, le RSOO risque de ne pas fonctionner efficacement, et les États risquent de ne pas être en mesure de remplir leurs obligations de supervision de la sécurité.

4.5 ÉTABLISSEMENT D'UN BUDGET

4.5.1 Les besoins financiers devraient faire l'objet d'un budget annuel qui tienne compte du coût de fonctionnement estimatif du RSOO. Il est possible que les contributions des États membres ne permettent pas de répondre pleinement aux besoins financiers du RSOO et que l'organisme ait à adopter un système pour générer des fonds supplémentaires. Cela dit, même si le RSOO est capable de générer des fonds à long terme, il est indispensable, au moins pour les quelques premières années d'existence de l'organisme, qu'un budget annuel approprié soit établi et qu'il puisse être financé entièrement par les contributions des États membres.

4.5.2 Le montant à payer par chaque État membre pourra varier selon l'ampleur et la complexité particulières de ses activités aéronautiques. Cette question devra évidemment être réglée dès le début de l'entente conclue par les États membres. Il conviendrait toutefois de noter que les montants versés par les États dans lesquels l'aviation est une industrie de grande envergure auront une incidence plus forte que les contributions provenant des États dans lesquels l'aviation est une industrie relativement modeste.

4.5.3 Il est souhaitable que le budget précise la contribution annuelle requise de chaque État membre et indique les sources des autres fonds que le RSOO a réussi à obtenir.

Chapitre 5

MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME/SYSTÈME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

5.1 INTRODUCTION

5.1.1 Une fois établi, l'organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) aura principalement pour tâche d'exécuter son programme et d'acquitter les obligations de supervision de la sécurité des États. Les États membres ont la responsabilité de formaliser les objectifs annoncés du RSOO et de remplir leurs engagements pour permettre au RSOO de mener à bien le programme établi.

5.1.2 Les tâches spécifiques du RSOO devraient être les suivantes :

- a) renforcer le cadre institutionnel régional de la sécurité de l'aviation et aider à l'établissement d'un cadre réglementaire harmonisé entre les États membres ;
- b) promouvoir une approche systémique globale pour l'exécution des activités de supervision de la sécurité, axée sur une application effective des normes et pratiques recommandées (SARP), sur une capacité efficiente de supervision de la sécurité des États membres et sur la mise en œuvre effective des éléments cruciaux de supervision de la sécurité ;
- c) créer un système régional de partage de l'information afin d'améliorer l'accès aux renseignements concernant la sécurité ;
- d) aider les autorités de l'aviation civile des États membres à se conformer aux normes de sécurité internationales et nationales.

5.2 CONFORMITÉ AUX SARP

5.2.1 La plupart des articles de la Convention de Chicago déterminent les droits et les obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption de SARP internationales régissant 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.

5.2.2 L'article 37 de la Convention de Chicago dispose que les États contractants « 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 cette fin, l'OACI a adopté des SARP qui traitent pratiquement de toutes les activités concernant l'exploitation des aéronefs. Toutefois, c'est l'intégration de ces 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.

5.2.3 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. 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.

5.2.4 L'une des tâches du RSOO devrait être d'aider les États membres à élaborer et mettre en application un ensemble commun de règlements d'exploitation spécifiques ainsi que des procédures visant à faire en sorte que les amendements qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux règlements de temps à autre soient approuvés et effectués en temps utile.

5.3 RÈGLEMENTS, ÉLÉMENTS INDICATIFS, PROCÉDURES ET PROCESSUS

5.3.1 Dans l'exécution des tâches du RSOO, les États membres doivent garder à l'esprit que les obligations de chaque État en vertu de la Convention de Chicago demeurent inchangées. Ces obligations comprennent entre autres la délivrance des licences du personnel d'exploitation, la certification des aéronefs, des exploitants aériens, des aéroports et des organismes de maintenance, 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 l'assistance météorologique, les télécommunications aéronautiques, les services de recherche et sauvetage, les cartes et la diffusion de renseignements) et l'exécution d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

5.3.2 Selon son mandat et sa structure, le RSOO peut être très bien placé pour aider les États membres à remplir leurs obligations, grâce aux équipes multinationales et polyvalentes d'experts compétents à sa disposition.

5.3.3 Le RSOO devrait produire et fournir à ses experts techniques des orientations destinées à les guider sur la manière d'accomplir leurs fonctions spécifiques, notamment des procédures pour évaluer la documentation et démontrer sa pertinence opérationnelle pour la délivrance initiale et le maintien des permis et licences. L'OACI a élaboré et publié diverses indications techniques destinées à aider les États à appliquer les dispositions des Annexes ; ces indications pourraient aussi servir au RSOO. Toutefois, il sera peut-être nécessaire que l'organisme élabore et publie ses propres orientations pour guider ses experts techniques dans l'application des règlements, procédures et pratiques d'aviation communs.

5.3.4 Les règlements d'aviation communs promulgués ou adoptés par les États membres ainsi que les politiques, procédures et éléments indicatifs produits par le RSOO devraient faciliter les processus et procédures de délivrance des certificats, licences, approbations, etc., communs dans les États membres. Cela devrait avoir pour effet d'accroître l'efficacité et l'efficacé, d'élever le niveau de satisfaction des usagers et d'optimiser l'utilisation des ressources des États membres.

5.4 MISE EN ŒUVRE DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

5.4.1 Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité sont essentiellement des moyens de préservation de la sécurité, qui sont nécessaires à l'application effective des règlements, politiques et procédures d'exploitation intéressant la sécurité. Les États membres sont censés mettre en œuvre les éléments cruciaux de supervision de la sécurité d'une façon qui présuppose un partage des responsabilités entre eux et la communauté aéronautique de la région.

5.4.2 Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité englobent tout l'éventail des activités de l'aviation civile : aérodomes, 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. On en trouve une description beaucoup plus détaillée dans le Doc 9734 — *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*.

5.5 SYSTÈME COMMUN DE CERTIFICATION ET DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

5.5.1 L'adoption d'ensembles communs de règlements d'aviation et de procédures pour la certification des exploitants aériens commerciaux, des organismes de maintenance d'aéronefs, de conception et de fabrication, des aérodomes, des personnels aéronautiques et des centres de formation en aviation devrait aider à réduire à la fois les coûts de fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile et ceux de l'industrie de l'aviation et favoriser ainsi une saine croissance de l'industrie dans les États membres.

5.5.2 L'emploi de règlements et de procédures communs ne correspond d'aucune manière à une utilisation de normes moins rigoureuses. Au contraire, le but est de normaliser les critères afin de motiver les États membres à atteindre le niveau de sécurité voulu du système d'aviation civile internationale. Un système commun de certification et de délivrance des licences élèverait le niveau de sécurité du transport aérien dans la région, en permettant une supervision normalisée du système d'aviation puisque le RSOO utiliserait les mêmes règlements et procédures. La possibilité d'utiliser des experts techniques qualifiés et chevronnés, qui ne seraient autrement pas disponibles aux États faute de ressources financières, contribuerait à hausser le niveau de sécurité dans la région.

5.5.3 Les autorités de l'aviation civile des États membres demeureraient les seules autorités de délivrance habilitées à délivrer des licences, à certifier les exploitants, à agréer les organismes de maintenance d'aéronefs, de conception et de production, à délivrer les licences et qualifications aéronautiques et à agréer les centres de formation, puisqu'il s'agit de responsabilités incombant à chaque État contractant, mais les tâches menant à la délivrance des licences, permis, certificats, agréments et autres seraient effectuées par l'organisme régional.

5.6 ACTIVITÉS D'INSPECTION ET DE SURVEILLANCE

5.6.1 Les obligations et responsabilités des États contractants à l'égard d'un système sûr et ordonné d'aviation civile internationale ne se limitent pas à délivrer des licences, qualifications, permis, certificats et autres approbations ou autorisations. La sécurité continue de l'exploitation, surtout lors des périodes de changements importants, exige que les États mettent aussi en place un système pour veiller au maintien de la compétence de l'organisation, de la compétence professionnelle individuelle des titulaires de licences, qualifications, permis, certificats, etc., de la validité des licences, qualifications, permis, certificats, etc., de l'aptitude des exploitants aériens et des prestataires de services à assurer la sécurité et la régularité des vols ainsi que de la capacité des organismes de maintenance agréés à entretenir les aéronefs comme il convient.

5.6.2 La sécurité continue de l'exploitation, évoquée au § 5.6.1, ne peut être maintenue que si l'autorité de réglementation de l'État est en mesure d'attirer, de recruter et de fidéliser des experts possédant le niveau requis de compétences et d'expérience. Dans de nombreux États, le manque de compétences et d'expérience appropriées résultant de l'insuffisance des ressources exige de trouver d'autres solutions pour

permettre aux États de remplir leurs obligations en matière de sécurité. Le rôle du RSOO est donc d'aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en fournissant un personnel technique hautement qualifié pour superviser ou auditer les membres du personnel titulaires de licences et les organismes certifiés ou agréés. Ce travail peut comprendre la certification et l'inspection des équipages de conduite, les contrôles de compétences et autres, selon les besoins.

5.6.3 La surveillance et les inspections connexes requises devraient être planifiées et exécutées par le personnel technique du RSOO chaque fois qu'elles s'imposent ou qu'elles sont demandées par un État membre. Le personnel du RSOO affecté à ce travail doit être dûment qualifié et être en possession de pièces d'identité appropriées valides les identifiant comme des experts techniques du RSOO, agréés ou acceptés par les autorités de l'aviation civile des États membres. Le droit du personnel responsable du RSOO à un accès sans restriction pour inspecter les aéronefs, les documents, les aérodromes, les services de la circulation aérienne et toutes les installations pertinentes doit être clairement indiqué dans les pièces d'identité de chaque membre du personnel technique et mandaté par les autorités de l'aviation civile des États membres.

5.6.4 La surveillance devrait être assurée de façon continue ou effectuée à des moments ou des intervalles de temps spécifiés ou à l'occasion du renouvellement d'une licence, d'un certificat, d'un permis, etc. Les inspections régulières doivent être étoffées par des inspections périodiques non annoncées de tous les aspects des activités. L'OACI publie des orientations sur la périodicité des inspections dans plusieurs documents indicatifs. Dans le cas d'un exploitant aérien ou d'un organisme de maintenance, quelle que soit la méthode de surveillance utilisée, tous les aspects importants des procédures et pratiques de l'exploitant ou de l'organisme devraient être évalués, et des inspections appropriées devraient être effectuées régulièrement.

5.6.5 Dans toutes les phases du programme de surveillance, les normes de capacité et de compétence devraient être égales ou supérieures à celles qui étaient en place au moment de la certification initiale. En conséquence, le personnel technique du RSOO qui exécute la surveillance et les inspections connexes devrait effectuer ces activités d'une manière approfondie et convaincante afin d'établir clairement que l'exploitation et/ou le maintien de la compétence se déroulent conformément aux conditions du permis/certificat 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'autorisation acquise par la délivrance initiale du permis/certificat devrait être renouvelée, s'il y a lieu.

5.6.6 En résumé, le programme de surveillance et d'inspection devrait permettre d'obtenir une évaluation complète et concluante du maintien de la compétence des titulaires de licences, permis, certificats, qualifications, etc., et de celle des exploitants aériens et des organismes de maintenance. De plus, les rapports d'inspection connexes devraient indiquer si le système d'inspection et de surveillance et les procédures du RSOO sont utiles pour déterminer la compétence, le dossier de conformité et la capacité globale du personnel aéronautique de l'industrie. Chaque État membre conserve la responsabilité de veiller à ce que le travail du RSOO soit effectué par du personnel technique dûment qualifié et conformément aux prescriptions et procédures établies.

5.7 COMMUNICATION ET MISE EN COMMUN DES RENSEIGNEMENTS

5.7.1 Le RSOO devrait établir des procédures pour la mise en commun des renseignements relatifs à la sécurité entre les États membres et la communication de ses constatations aux États membres. En tant qu'organisme assurant la supervision de la sécurité au nom des États qui en font partie, il a la responsabilité de veiller à ce que chacun de ces États soit bien informé de la situation en ce qui concerne la supervision de la sécurité dans chaque autre État membre.

5.7.2 Le RSOO pourrait aussi servir de dépôt de renseignements relatifs à la sécurité, ce qui permettrait de faire en sorte que les renseignements critiques pour la sécurité soient mis à la disposition des États et de l'industrie selon les besoins.

5.7.3 Il conviendrait aussi d'encourager les États membres à se communiquer directement les renseignements relatifs à la sécurité et à les envoyer à d'autres États contractants de l'OACI. La non-circulation de renseignements critiques pour la sécurité entre les États, même si ces renseignements sont déjà connus d'un ou plusieurs États, est considérée comme une carence grave qui peut avoir une incidence défavorable sur la sécurité de l'exploitation des aéronefs. On pense que si certains renseignements critiques pour la sécurité avaient circulé librement entre les États, plusieurs accidents et incidents auraient pu être évités.

5.7.4 Il est très important que le RSOO tienne un registre et conserve des copies de tous les rapports diffusés et de tous les renseignements relatifs à la sécurité transmis aux États membres, afin de pouvoir les récupérer, s'il y a lieu, pour les besoins de la prévention des accidents.

Chapitre 6

PROGRAMME DE FORMATION DE L'ORGANISME RÉGIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

6.1 FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE

6.1.1 L'organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) doit déterminer les qualifications professionnelles minimales de son personnel technique et fournir à celui-ci la formation technique et administrative nécessaire pour qu'il puisse s'acquitter efficacement de ses fonctions et responsabilités. Le personnel technique représente l'autorité et doit, à ce titre, améliorer constamment ses connaissances et ses aptitudes en relation avec ses responsabilités. Cela devrait se faire par une formation initiale et 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 du RSOO d'élargir ses horizons et de tirer parti de l'expérience d'experts d'autres régions. Des études supplémentaires, par exemple des cours de rédaction technique, de formation à la supervision, etc., permettront aussi aux experts techniques d'accroître leur compétence et leur efficacité.

6.1.2 Une formation spécialisée (technique) pratique et théorique, reçue sur une base périodique, y compris des cours de supervision, permettra au personnel technique de maintenir un haut niveau de connaissances et de compétence et ainsi d'être mieux à même de s'acquitter plus efficacement de ses fonctions et responsabilités. La formation du personnel technique ne sera pas strictement limitée aux éléments professionnels, tels que le maintien de la compétence et l'actualisation des connaissances. Il est indispensable que les inspecteurs reçoivent aussi une formation sur des sujets tels que les règlements communs de l'aviation, les habiletés, connaissances, fonctions et responsabilités des inspecteurs et les procédures de mise en application et d'exécution des prescriptions.

6.2 POLITIQUE DE FORMATION ET OBJECTIF

6.2.1 Un des objectifs déclarés du RSOO pourrait être d'instaurer une politique de formation régionale, parallèlement à l'élaboration et l'établissement d'un programme de formation régional, pour donner au personnel technique des États membres des cours et des séminaires/ateliers spécialisés. Le but d'une telle politique serait l'élaboration et la mise en application d'ensembles communs de règlements d'aviation, de règles et de procédures de sécurité opérationnelle et de procédures de certification et de supervision, ainsi que l'emploi d'une approche systémique globale pour la mise en œuvre, dans l'ensemble de la région, du concept de système de gestion de la sécurité (SGS).

6.2.2 Cet objectif pourrait être favorisé par l'application des SARP, procédures et éléments indicatifs pertinents de l'OACI, par l'emploi des pratiques de sécurité ainsi que par la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système régional de supervision de la sécurité. De plus, la politique de formation, les besoins en matière de gestion de la qualité, la gestion des ressources et la conception des processus devraient être pris en compte dans l'élaboration du programme de formation régional pour faire en sorte que la formation à dispenser permettra de répondre aux besoins du RSOO. L'objectif de la formation devrait être examiné, évalué, actualisé ou remplacé, selon qu'il convient, dans le cadre d'une approche fondée sur un processus.

6.3 PROGRAMME DE FORMATION

6.3.1 Le coordonnateur formation et administration (TAC), ou un responsable similaire, devrait être chargé d'élaborer et de mettre à exécution le programme de formation régional. Avec le concours d'un agent/adjoint formation, il devrait évaluer périodiquement les besoins en matière de formation du personnel technique chargé de fonctions et de responsabilités concernant les processus de certification et de supervision qui ont cours dans la région, dans le but de mettre au point un programme de formation qui répond aux besoins de l'ensemble du personnel du RSOO. À ce stade, il conviendrait d'insister sur le fait que les programmes de formation devraient être établis pour l'ensemble du personnel et non pour le seul personnel technique.

6.3.2 Différents niveaux de formation seront nécessaires pour les experts en supervision de la sécurité du RSOO et des autorités nationales de l'aviation civile (ANAC) des États membres. Durant la phase initiale d'exécution du programme de formation, il faudra donner une formation spécifique en supervision de la sécurité au personnel technique qui participera à l'élaboration des ensembles communs de règlements et de procédures de certification et de supervision. Une fois le RSOO entièrement établi, il faudra s'occuper des besoins de formation des autres experts des ANAC afin de renforcer la capacité de supervision de la sécurité des ANAC et du RSOO.

6.3.3 Une analyse des besoins en matière de formation devrait être effectuée en fonction de la description des fonctions de chaque membre du personnel, et une formation répondant à ces besoins devrait être mise sur pied et dispensée au personnel concerné.

6.3.4 La formation préliminaire, initiale et en cours d'emploi prévue par le programme pour les nouveaux membres du personnel de même que la formation spécifique, périodique et externe du personnel en place devraient faire en sorte que le personnel permanent du RSOO et le personnel technique des ANAC connaissent la pertinence et l'importance de leurs activités dans le système et comprennent totalement comment ils peuvent contribuer à la réalisation globale des politiques et objectifs de l'organisme.

6.3.5 Si la formation est assurée par un organisme extérieur, le RSOO devrait veiller en permanence à la qualité de la formation dispensée à son personnel. Le succès des activités de formation dépend en partie de l'efficacité des interactions entre le TAC, les prestataires des services de formation et les stagiaires.

6.4 PROCESSUS DE FORMATION

6.4.1 Afin de donner aux experts les compétences qui leur manquent, lors de la sélection et de l'exécution du programme de formation du RSOO, le coordonnateur formation devrait suivre de près les étapes ci-dessous du processus de formation :

- a) détermination des besoins en matière de formation ;
- b) conception et planification de la formation ;
- c) prestation de la formation ;
- d) évaluation des résultats de la formation.

6.4.2 En participant au processus de formation, le personnel technique du RSOO et les experts détachés par les États membres, dont les compétences sont en train de croître dans le cadre du programme

de formation régional, développeront un sentiment de propriété à l'égard du processus, ce qui fait qu'ils assumeront une plus grande part de responsabilité pour en assurer le succès. Le processus de formation du RSOO devrait être maintenu sous constante observation et amélioré ou corrigé selon les besoins.

6.5 BESOINS EN MATIÈRE DE FORMATION

6.5.1 Le programme de formation du RSOO devrait faire partie intégrante des activités régulières de l'organisme. Le personnel technique du RSOO et les experts détachés par les États membres devraient avoir reçu une formation appropriée, être dûment qualifiés et posséder une expérience suffisante pour faire le travail. En plus d'une formation technique, ils devraient avoir suivi des cours sur les responsabilités et les activités globales du RSOO, le système régional de supervision de la sécurité, les politiques de gestion, l'élaboration et l'application de règlements d'aviation communs et les procédures de certification et de supervision.

6.5.2 Le RSOO devrait aussi tirer parti des programmes de formation externes donnés par des organisations internationales ou régionales et l'industrie de l'aviation. Il est tout à fait courant que des organisations internationales ou régionales (comme la Federal Aviation Administration des États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne [EUROCONTROL]), des aviateurs et des compagnies aériennes offrent périodiquement des cours ou des séminaires/ateliers afin de renforcer les connaissances et les aptitudes du personnel de l'aviation. Les programmes de formation externes peuvent bénéficier au personnel du RSOO et au personnel technique des États membres et permettre à l'organisme d'aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité.

6.6 TENUE DES DOSSIERS DE FORMATION

Des dossiers donnant l'historique de la formation de tout le personnel technique du RSOO et des experts détachés par les États membres devraient être tenus. Les dossiers de formation devraient être gardés dans un lieu sûr où leur confidentialité devrait être assurée à tout moment. Il incombe au TAC et à chaque membre du personnel de veiller à la tenue à jour et à la confidentialité permanente des dossiers de formation.

6.7 ÉVALUATION DE LA FORMATION

6.7.1 Le but de l'évaluation de la formation est de confirmer que les objectifs de l'organisation et en matière de formation ont été atteints. Les intrants utilisés pour évaluer les résultats de la formation comprennent les spécifications relatives aux besoins en matière de formation et au programme de formation régional et les dossiers concernant la prestation de la formation. Il conviendrait de reconnaître que dans de nombreux cas, les résultats de la formation ne peuvent pas être analysés à fond et validés tant que le stagiaire ne peut pas être observé et mis à l'épreuve sur le tas.

6.7.2 Il devrait y avoir des évaluations à court terme et à long terme, comme suit :

- a) Pour les évaluations à court terme, il faudrait obtenir une rétroinformation des stagiaires sur les méthodes de formation utilisées ainsi que sur les connaissances et les aptitudes acquises grâce à la formation.

- b) Pour les évaluations à long terme, il faudrait déterminer l'amélioration des performances et de la productivité des stagiaires.

6.7.3 L'évaluation et le contrôle de la formation devraient s'effectuer sur la base de critères établis. Le but principal du contrôle est de veiller à ce que le programme de formation du RSOO soit géré et exécuté en fonction des besoins de l'organisme, de façon à obtenir des preuves objectives que le programme répond efficacement à ces besoins. Le contrôle consiste notamment à passer en revue tout le processus de formation à chacune des quatre étapes définies précédemment (voir le § 6.4.1).

6.7.4 Les intrants utilisés pour le contrôle peuvent comprendre l'ensemble des dossiers issus de toutes les phases prévues par le programme de formation. À partir de ces dossiers, on peut examiner les différentes phases à la recherche d'écarts de conformité pour les corriger et empêcher qu'elles ne se reproduisent. Les renseignements nécessaires peuvent être collectés de façon continue afin de constituer une base pour la validation du programme de formation et la formulation de recommandations d'amélioration.

6.8 COMPÉTENCES REQUISES

6.8.1 Lors de la création d'un programme de formation, le coordonnateur formation devrait examiner la politique en matière de formation, les exigences de la gestion de la sécurité, la gestion des ressources et la conception du processus de formation du RSOO pour s'assurer que le programme répondra aux besoins de l'organisme.

6.8.2 Il faut aussi documenter les compétences requises. Cette documentation pourra être examinée périodiquement ou chaque fois que cela sera nécessaire lors de l'assignation de tâches et de responsabilités et de l'évaluation du rendement de chaque membre du personnel technique ou expert détaché par un État membre. La définition des besoins futurs du RSOO, par rapport à ses objectifs stratégiques et en matière de formation, y compris les compétences requises du personnel technique de l'organisme et des experts des États membres, peut être dérivée d'une variété de sources internes et externes, notamment les suivantes :

- a) modifications structurelles ou changements technologiques, qui influent sur les processus de travail ou sur la nature des services fournis par l'organisme ;
- b) révision et modification des objectifs de la formation, comme il aura été déterminé par le Comité technique du RSOO ;
- c) données enregistrées provenant d'activités de formation précédentes et actuelles ;
- d) évaluation, par le RSOO, de la compétence de chaque membre du personnel technique et expert détaché par les États membres à remplir des tâches et des responsabilités précises ;
- e) roulement ou variations saisonnières dans la disponibilité des experts des États membres ;
- f) certification interne ou externe nécessaire pour l'exécution de tâches ou de fonctions particulières ;
- g) demandes du personnel technique du RSOO relatives à des possibilités de perfectionnement personnel contribuant aux objectifs de l'organisme ;

- h) résultat de l'examen des processus et des mesures correctrices prises en réponse à des plaintes de la clientèle ou à des comptes rendus de non-conformité ;
- i) directives des autorités de l'aviation civile des États membres et/ou directives ou normes du Comité technique concernant les activités et les ressources du RSOO ;
- j) détermination et prévision des nouveaux besoins de la clientèle.

6.8.3 Le coordonnateur formation devrait examiner régulièrement les documents indiquant les compétences requises pour chacun des processus ainsi que les dossiers énumérant les compétences de chaque membre du personnel technique et des experts détachés par les États membres. Cet examen devrait se faire en fonction des exigences et de l'exécution des tâches. Différentes méthodes peuvent être utilisées pour examiner les compétences du personnel technique, notamment les suivantes :

- a) entrevues avec les membres du personnel technique, les superviseurs et les directeurs ou questionnaires remplis par ceux-ci ;
 - b) observation ;
 - c) discussions en groupe ;
 - d) avis d'experts dans le domaine.
-

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.

Conventions et actes connexes

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

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 internationale — 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 — Aérodrômes

Volume I — Conception et exploitation technique des aérodrômes

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)

Manuels et circulaires

Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)

Partie A — Mise en place et gestion d'un système national 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 ou un incident). Personne chargée, sur la base de ses qualifications, 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. L'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

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

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

État d'occurrence. L'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 de 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 (p. 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.

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
5/06, F/P1/350

N° de commande 9734B
Imprimé à l'OACI

