



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 8 : Déclarations des délégations d'États membres

Déclaration des Émirats arabes unis

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

Monsieur le Président du Conseil,
Madame la Secrétaire générale,
Mesdames et Messieurs les Ministres et Chefs de délégation des États contractants,
Mesdames et Messieurs les délégués,
Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la dernière Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en 2013, les États membres ont accompli des progrès considérables en ce qui concerne les questions couvertes par les recommandations contenues dans les résolutions de cette Assemblée. Malgré ce bilan absolument remarquable, ils sont encore confrontés à de nouveaux défis en raison de la croissance et de l'expansion de l'aviation mondiale, en l'occurrence dans les domaines de la capacité de l'infrastructure, du facteur humain et du capital humain.

1.2 Il importe au plus haut point que ces défis soient à nouveau signalés et examinés encore une fois à la présente Assemblée. Bien que ceux-ci soient innombrables, les préoccupations exprimées par les Émirats arabes unis (É.A.U.) dans la présente note sont limitées aux opérations au sol, aux opérations très-long-courriers et au développement du capital humain.

1.3 Les É.A.U. aimeraient attirer l'attention sur ces défis car ils estiment que ceux-ci sont également importants dans de nombreux autres États membres. Permettez que ma délégation vous expose brièvement ses sentiments à leur sujet.

2. ANALYSE

2.1 Opérations au sol

2.1.1 Une note de travail axée sur l'expérience des É.A.U. et les questions liées aux opérations au sol a été présentée à la deuxième Conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité pour planifier l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde, tenue à Montréal du 2 au 5 février 2015.

Cette note a été acceptée en principe mais son contenu doit être réitéré une fois encore à cette auguste assemblée. Les questions qui y ont été soulevées sont les suivantes :

2.1.1.1 Les normes des opérations au sol varient considérablement entre les États membres de l'OACI. Il est impératif que celle-ci examine ses exigences en la matière et leur donne une portée similaire à ceux des exigences de l'Annexe 6 et du Doc 8335.

2.1.1.2 À l'heure actuelle, les opérateurs aéroportuaires travaillent seulement avec un seul fournisseur de services d'opérations au sol. Outre le fait que cela ne favorise pas la compétitivité dans ces services, cette situation peut aussi se traduire par le non-respect des normes de sécurité.

2.1.1.3 Le personnel des organismes de réglementation est exposé à des risques et des dangers dans les pays en proie à des conflits armés, ce qui pourrait empêcher les États membres de respecter les exigences de supervision de l'OACI.

2.1.1.4 Les formalités rigoureuses d'immigration requises par certains pays entravent la liberté d'accès et de mouvement des inspecteurs chargés de la réglementation, en particulier lorsque les inspections doivent être effectuées à bref délai. L'utilisation du Certificat d'inspecteur de l'aviation civile comme présentée dans l'Annexe 9 de l'OACI est encore insuffisante compte tenu de ses possibilités.

2.1.2 Au vu de ce qui précède, les É.A.U recommandent l'adoption d'une approche holistique et exhaustive dirigée par l'OACI pour la formulation des stratégies d'opérations au sol, comme suit :

2.1.2.1 Examiner la documentation relative aux opérations au sol et élaborer des SARP, des éléments indicatifs et un modèle de liste de vérification spécialement conçus pour ces opérations et les audits de la sécurité et portant sur les services de chargement, le traitement des passagers, la manutention des bagages, la conduite et le chargement des aéronefs, le fret des marchandises non dangereuses, les opérations de pont aérien, les mouvements des aéronefs au sol et la sous-traitance.

2.1.2.2 Fournir des orientations pour la gestion et la coordination des divers domaines des opérations au sol, dans le but de lier et d'intégrer les nombreux différents services, responsabilités, politiques, professions, cultures de travail, philosophies, installations, etc., dans l'accomplissement d'une tâche commune.

2.1.2.3 Encourager l'abandon du mode monopolistique de fourniture de services d'opérations au sol dans les aéroports, en tenant compte des voies possibles telles que les lois anticoncurrentielles afin de permettre la liberté de choisir les sous-traitants pour les opérations de manutention au sol sur la base de la compétence et de la capacité avérée.

2.1.2.4 Examiner les exigences en matière d'immigration et les restrictions aux voyages appliquées actuellement aux inspecteurs et aux auditeurs, afin de leur faciliter l'entrée dans les États membres pour s'acquitter de leurs fonctions de surveillance aux fins de la réglementation.

2.1.2.5 Sensibiliser les États membres à l'acceptabilité de la carte d'identité des titulaires du Certificat d'inspecteur de l'aviation civile afin de leur faciliter l'entrée dans les États membres pour les audits de la sûreté ou les inspections.

2.1.2.6 Examiner et reconnaître de manière appropriée les meilleures pratiques du secteur adoptées par l'aviation en ce qui concerne les opérations de manutention au sol, comme le programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol dans le domaine des audits et des inspections.

2.2 Opérations très-long-courriers

2.2.1 Pour rester compétitifs, de nombreux exploitants internationaux améliorent leur connectivité transcontinentale en introduisant des vols directs, dépassant les limites actuelles du temps de service prescrites. Les opérations très-long-courriers constituent une des options mais doivent obéir à des règlements et des lignes directrices basés sur l'approbation des États membres.

2.2.2 Il est donc impératif que l'initiative de l'OACI visant à formuler des SARP et des lignes directrices conçues spécialement pour ces opérations, sur la base de l'expérience d'exploitation ainsi que des travaux de recherche et des études effectués, soit menée rapidement à son terme. Ces SARP et ces lignes directrices pourraient porter, mais pas seulement, sur les limites supérieures et inférieures de la durée des vols, les périodes de repos, l'effectif de l'équipage, les régimes de repos à bord et les plans d'urgence. Les régimes des opérations très-long-courriers devraient aussi tenir compte des vols non réguliers ou affrétés.

2.2.3 Lors de notre première tentative d'élaboration d'un plan de gestion de la fatigue pour ces opérations, nous avons dû externaliser cette tâche à des spécialistes hors de nos frontières. Certains des outils utilisés pour évaluer lesdites opérations sont :

2.2.3.1 Un système d'évaluation de la fatigue de l'équipage qui est un outil de modélisation validé servant à prévoir le niveau de vigilance des membres d'équipage en service.

2.2.3.2 Un assistant numérique personnel contenant un journal spécial.

2.2.3.3 Actiwatch (un dispositif de la taille d'une montre qui mesure l'activité physique et fournit des mesures objectives de la durée et de la qualité du sommeil).

2.2.4 Depuis, nous avons acquis une connaissance plus étendue de ces opérations et établi des compétences locales en la matière. Forts de cela, l'Autorité générale de l'aviation civile des É.A.U. et ses exploitants aimeraient offrir leur assistance à l'OACI dans ce domaine.

2.3 Compétences en matière de capital humain

2.3.1 Les É.A.U. soutiennent l'initiative de l'OACI sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation visant à relever les défis de la mise en valeur des ressources humaines dans ce domaine. À cet effet, nous sommes prêts à fournir des ressources et des compétences, et à collaborer avec l'OACI et les autres États membres.

2.3.2 Nos activités ont été soumises à des audits internes et internationaux rigoureux pendant plusieurs années. Ceux-ci ont contribué à améliorer notre documentation et la mise en œuvre de la surveillance des opérations de vol conformément aux normes internationales. Nous avons réussi, avec un ensemble de professionnels formés sur place et d'experts internationaux, à améliorer la gestion de ces opérations. Nous utilisons largement les systèmes de documentation, de gestion électronique des audits et de résolution de la sécurité, ce qui a largement contribué aux résultats que nous avons obtenus lors du récent USOAP.

2.3.3 Le partage des connaissances et des données d'expérience est sans aucun doute essentiel pour le développement du secteur de l'aviation au vu des défis actuels auxquels sont confrontés de nombreux pays de la région en particulier, et d'autres régions du monde. Notre délégation aimerait donc proposer ce qui suit :

2.3.3.1 Avec la coordination de l'OACI, les É.A.U. fourniront une assistance aux États membres de la région qui ont besoin de compétences dans le domaine des opérations de vol, en particulier en ce qui concerne la formulation des processus et des procédures de ces opérations.

2.3.3.2 Les É.A.U. fourniront un soutien limité aux États membres admissibles pour une formation sur le tas aux É.A.U. dans les domaines des audits de la surveillance des opérations de vol et des inspections.

3. CONCLUSION

3.1 Pour récapituler, la délégation des É.A.U aimerait réitérer ce qui suit :

3.1.1 Il faut adopter, dans tous les États membres, une approche holistique et exhaustive conduite par l'OACI en ce qui concerne les opérations au sol.

3.1.2 L'initiative de l'OACI visant à élaborer des SARP et des lignes directrices conçues spécialement pour les opérations très-long-courriers doit être menée rapidement à son terme. À cet effet, les É.A.U. sont disposés à offrir de l'assistance aux États membres admissibles.

3.1.3 S'agissant du développement du capital humain, nous sommes prêts à fournir des ressources et des compétences, ainsi qu'à collaborer avec l'OACI et les autres États membres.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 Il est recommandé que l'OACI :

4.1.1 Envisage de formuler des stratégies pour les opérations au sol comme indiqué ci-dessus à la section 2.1.2.

4.1.2 Facilite davantage la tâche aux États membres désireux de lui offrir de l'assistance pour renforcer ses rôles et ses responsabilités. À cet égard, nous souhaitons partager nos meilleures pratiques dans le domaine des opérations très-long-courriers. Un appui sera aussi fourni aux États membres admissibles en vue d'une formation sur le tas aux É.A.U. dans les domaines des audits de la surveillance des opérations de vol et des inspections.

M. le Président, l'avenir de l'aviation mondiale sera déterminé par la qualité de notre collaboration pour relever les défis auxquels nous sommes confrontés. Nous devons trouver des solutions pragmatiques utiles à toutes les parties prenantes pour renforcer ce secteur. Je vous remercie.