



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

PROPOSITION DE PROJET POUR UNE SOLUTION DURABLE À LA PÉNURIE D'INSPECTEURS D'HÉLICOPTÈRES QUALIFIÉS ET EXPÉRIMENTÉS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION ET DE LA NAVIGABILITÉ

(Note présentée par la République coopérative du Guyana et la République du Suriname)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail porte sur une proposition de solution durable à la pénurie d'inspecteurs d'hélicoptères qualifiés et expérimentés dans les domaines de l'exploitation et de la navigabilité.

L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations fournies ;
- b) à inviter les États membres qui ont des capacités financières et techniques disponibles à contribuer aux activités du projet ;
- c) à inviter l'OACI à collaborer avec le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) afin de trouver des solutions durables à la pénurie d'inspecteurs d'hélicoptères qualifiés et expérimentés dans les domaines de l'exploitation et de la navigabilité dans la Région.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En 2001, sept États membres de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) ont convenu de former, sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une Association des autorités de l'aviation civile des Caraïbes (ACAAC) dont le bras était le Bureau provisoire du Système régional de supervision de la sécurité de l'aviation (RASOS) situé en Jamaïque.

1.2 Cette décision était fondée sur des objectifs communs de développement ordonné et sûr de l'aviation dans la Région, et sur la reconnaissance de la nécessité de collaborer en vue de maximiser l'utilisation des ressources limitées de la Région.

1.3 Afin d'élargir la portée des activités du système, un nouvel accord établissant le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) est entré en vigueur le 3 juillet 2008.

1.4 Les principales fonctions et responsabilités du CASSOS, qui fonctionne sous la direction d'un Conseil d'administration, consistent à faciliter le partage des connaissances techniques, des ressources, des informations, y compris le déploiement transnational d'inspecteurs de la sécurité de l'aviation ; à harmoniser les normes, les éléments indicatifs, la formation, les formulaires et les procédures d'inspection ; et à coordonner les ateliers et les séminaires de formation dans le but de doter la région de personnel aéronautique compétent et bien formé.

2. ADAPTATION À UN NOUVEAU TYPE D'OPÉRATION

2.1 Au cours des dernières années, les vols d'hélicoptère ont considérablement augmenté dans des pays comme le Guyana et le Suriname en raison des activités minières et des projets d'exploration en eaux profondes. Ces nouveaux types d'opérations exigent que les Autorités de l'aviation civile (AAC) aient la capacité de certifier et de surveiller les activités liées à l'exploitation des hélicoptères. Il a toutefois été constaté que ces pays, ainsi que d'autres États membres du CASSOS, ne disposent pas d'un nombre suffisant d'inspecteurs d'hélicoptères pour accomplir les activités liées au processus de certification et à la surveillance continue des nouveaux exploitants d'hélicoptères. Les États membres du CASSOS ont réussi à embaucher et à former des inspecteurs de sécurité, mais malheureusement, les talents créés ont trouvé des emplois plus intéressants ailleurs du monde.

2.2 En vertu du § 2.2.1.8 de la Section II de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*, et des règlements nationaux connexes, l'État de l'exploitant doit établir un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant, conformément à l'Appendice 1 de cette Annexe et à l'Appendice 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, afin de veiller au respect des normes relatives à la certification et à la surveillance.

3. SOLUTION PROPOSÉE

3.1 Pour pallier le manque d'inspecteurs d'hélicoptères qualifiés et expérimentés au Guyana, au Suriname et dans certains autres pays de la Région des Caraïbes, il est proposé que le CASSOS entreprenne l'élaboration d'un projet régional coordonné par l'OACI qui tient compte des besoins suivants :

- a) collecte des informations ci-après sur les exploitants aériens certifiés et les postulants, par État : noms ; nombre et type d'hélicoptères ; types d'opérations autorisées et de celles faisant l'objet d'une demande ; nombre de pilotes ; nombre de mécaniciens ; nom et lieu de la principale base commerciale ; nombre d'escalas ; nombre d'accidents et d'incidents graves ; état du SGS des exploitants certifiés ; types d'hélicoptères pour lesquels une qualification de type est nécessaire pour les pilotes ;
- b) collecte des informations ci-après sur les inspecteurs d'hélicoptères, par État : noms ; licences ; qualifications de type ; expérience ; type de formation initiale et périodique et validité des compétences ;
- c) définition de ce qui suit : nombre requis d'inspecteurs pour la région déterminé sur la base des données recueillies ; volonté des États de recruter des inspecteurs d'hélicoptères ; compétences et profils ;
- d) élaboration de ce qui suit : analyse des écarts des programmes de formation et amendements des programmes de formation ;
- e) formation des inspecteurs d'hélicoptères et maintien des compétences par la formation périodique ;
- f) désignation de coordonnateurs au Guyana et au Suriname chargés de la gestion du projet en collaboration avec le Bureau SAM de l'OACI ;
- g) élaboration d'une stratégie de rétention des talents ;
- h) recherche de solutions novatrices.

4. CONCLUSIONS

4.1 Le Bureau régional Amérique du Sud (SAM) de l'OACI a élaboré une proposition de projet sur la mise en œuvre des solutions ci-dessus, mais il reste encore à trouver et à mobiliser les ressources techniques et financières. Voici certaines sources de financement possibles :

- fonds du CASSOS ;
- fonds du budget du projet SAFE ;
- fonds de l'État hôte ;
- autres fonds : dons d'autres États membres.