



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.4

RECONNAISSANCE MUTUELLE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La reconnaissance des certificats, des brevets et des licences est fondamentale pour l'aviation civile internationale. De nombreux États accordent cette reconnaissance en se fondant sur une confiance mutuelle, mais ils devraient vérifier le respect de la condition de l'article 33 de la Convention concernant cette reconnaissance, tant pour les services aériens réguliers que pour les vols non réguliers. Il est proposé que l'OACI élabore des dispositions et des éléments indicatifs pour mieux uniformiser la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences par les États ainsi que la surveillance par les États de l'exploitation d'aéronefs étrangers sur leur territoire. Il est recommandé d'inclure une clause sur la sécurité dans les accords sur les services aériens.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) dispose que tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé. L'article 32 stipule que les pilotes d'aéronefs employés à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. La reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences délivrés par un autre État contractant est fondamentale pour l'aviation civile internationale ; sans elle, les vols internationaux ne seraient pas possibles. Une telle reconnaissance est obligatoire au titre de l'article 33 si les conditions qui ont régi la délivrance ou la

validation de ces documents sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales (Annexe 1 — *Licences du personnel* et Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*).

1.2 Les résultats des audits réalisés dans le cadre du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent qu’une autorité nationale ne peut raisonnablement présumer sans vérification que la condition de l’article 33 concernant la reconnaissance est réellement respectée par un autre État. Des dispositions et des éléments indicatifs précis concernant la surveillance des opérations aériennes, y compris les services aériens réguliers et les vols non réguliers d’aéronefs étrangers, aideraient les États à s’acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité.

2. ANALYSE

2.1 La plupart des autorités de l’aviation civile délivrent des certificats, des brevets et des licences dans des conditions au moins équivalentes aux normes applicables et veillent à ce que ces conditions continuent d’être satisfaites. Il s’agit d’une supervision effective de la sécurité par les États. Pendant longtemps, les États sont partis du principe que les autres États contractants de l’OACI s’acquittaient de leurs obligations au titre de la Convention et ont reconnu sans réserve leurs certificats, brevets et licences.

2.2 L’USOAP a été mis sur pied en 1999 avec l’objectif de veiller à ce que les États contractants s’acquittent comme il convient de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Les résultats du premier cycle d’audits ont montré qu’un certain nombre d’États ont délivré ou validé des certificats, des brevets et des licences sans respecter les normes applicables. La reconnaissance ne peut donc plus être fondée uniquement sur le principe de la confiance mutuelle. Il est nécessaire de vérifier la base sur laquelle s’appuie un autre État pour délivrer les certificats, brevets et licences et de s’assurer que la condition de l’article 33 de la Convention concernant la reconnaissance est respectée.

2.3 Avant de reconnaître la validité des certificats, des brevets et des licences délivrés ou validés par un autre État contractant, un État devrait donc vérifier, au moins, que les normes applicables étaient respectées au moment de la délivrance ou de la validation des documents et qu’elles continuent de l’être. À cette fin, un État devrait se doter d’un processus de reconnaissance, fondé sur des critères harmonisés. Il est estimé que des éléments indicatifs faisant du processus de vérification une condition préalable à la reconnaissance seraient utiles. Ce processus pourrait comprendre les étapes suivantes :

- identification du ou des États contractants ayant délivré ou validé les certificats, brevets et licences visés (État d’immatriculation, État de l’exploitant ou tout autre État) ; cette étape comprend un examen des accords bilatéraux au titre de l’article 83 *bis* ou à un autre titre, relativement au transfert de certaines fonctions et obligations en matière de supervision de la sécurité ainsi que de tout accord de location conclu par l’exploitant concerné ;
- évaluation du niveau de supervision de la sécurité exercé par le ou les États contractants concernés ; cette étape comprend un examen des rapports d’audit de l’USOAP et de tout autre rapport d’audit de la supervision de la sécurité, en particulier de l’exécution effective par les États de leurs obligations relatives aux certificats, brevets et licences et de leurs obligations en matière de surveillance ;
- analyse visant à déterminer si le niveau et la nature des activités aéronautiques sont compatibles avec la capacité de supervision de la sécurité des États contractants concernés, à savoir la capacité des autorités chargées de la supervision de la sécurité

de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité pertinentes ; le fait que le certificat de l'exploitant ait été délivré ou non par l'autorité responsable de l'État dans lequel se situe le contrôle d'exploitation de l'exploitant doit être pris en compte.

2.4 Il est noté que les responsabilités et obligations des États en matière de supervision de la sécurité sont définies dans la Convention et ses Annexes, même si le terme « supervision de la sécurité » ne figure pas dans leurs dispositions. Il incombe à un État d'assurer la sécurité de l'espace aérien au-dessus de son territoire, ce qui comprend les opérations des aéronefs d'exploitants étrangers. Outre l'article 33, les articles 16 et 21 s'appliquent à cet égard. L'article 16 reconnaît le droit des autorités nationales de visiter, à l'atterrissage et au départ, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention. L'article 21 stipule que chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'OACI, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État. Des dispositions et des éléments indicatifs précis concernant la responsabilité d'un État relativement à l'exploitation d'aéronefs étrangers sur son territoire devraient être élaborés pour compléter les obligations prescrites dans les articles pertinents de la Convention.

2.5 Les obligations en matière de supervision de la sécurité de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant prescrites par la Convention et ses Annexes sont résumées dans la Pièce jointe B à la lettre EC 2/93, AN 11/41-05/83 du 12 août 2005. Cependant, un État doit surveiller les opérations aériennes non seulement pour les aéronefs dont il est directement responsable, mais aussi pour les aéronefs étrangers exploités sur son territoire. Cette nécessité est rappelée aux États au paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A35-7 de l'Assemblée : *Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité*. Il va sans dire que cette surveillance n'est pas limitée aux aéronefs en service régulier et qu'elle vise aussi les vols non réguliers.

2.6 Le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*, Doc 8335 de l'OACI, décrit le processus pour assurer la surveillance continue des exploitants nationaux d'un État, mais il fournit peu d'indications concernant les exploitants étrangers. Pour aider les États à s'acquitter de leurs fonctions concernant la supervision de la sécurité, il serait utile que l'OACI élabore des dispositions et des éléments indicatifs précis sur les obligations en matière de surveillance, notamment pour ce qui est des opérations des aéronefs étrangers sur le territoire d'un État, et des éléments indicatifs sur des critères harmonisés pour la reconnaissance. Ces éléments devraient tenir compte de l'expérience des États ainsi que de la Partie 129 des *Federal Aviation Regulations* des États-Unis concernant les transporteurs aériens étrangers et du récent règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les transporteurs frappés d'une interdiction d'exploitation.

2.7 La mondialisation et l'essor de l'aviation civile internationale au cours des dernières décennies, ainsi que les progrès des technologies aéronautiques, ont créé des situations complexes qui n'ont pas été prévues dans la Convention. Les Annexes ont été actualisées pour tenir compte de la transformation du milieu et faciliter la supervision de la sécurité par les États. À cet égard, le concept de permis d'exploitation aérienne (AOC) a été introduit en 1990 dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international* — *Avions* et 3^e Partie — *Vols internationaux d'hélicoptères*. Les nouvelles normes définissent clairement les obligations de l'exploitant en matière de sécurité et le rôle de l'État de l'exploitant en ce qui concerne la certification et la surveillance continue de l'exploitant. La mise en œuvre des normes connexes fait l'objet d'un audit USOAP.

2.8 Il est possible que les nouvelles dispositions actuellement à l'étude concernant l'emport d'une copie de l'AOC à bord de l'aéronef et la reconnaissance de l'AOC par les autres États contractants (voir la lettre AN 11/43-05/76 du 12 août 2005) aient été adoptées au moment la Conférence. Un

mécanisme de reconnaissance des AOC serait alors introduit dans l'Annexe 6 et il serait semblable à ce que prévoit l'article 33 de la Convention pour les certificats de navigabilité et les licences de pilote.

2.9 Un État conclut des accords sur les services aériens pour permettre à ses exploitants de fournir des services à un autre État. Ces accords bilatéraux sont souvent fondés principalement sur des considérations politiques et économiques et n'abordent pas toujours la sécurité. Le 13 juin 2001, le Conseil a adopté une résolution et une clause type relative à la sécurité de l'aviation qui devrait être insérée dans les accords sur les services aériens (voir la lettre AN 6/42-01/84 du 14 septembre 2001). Elle porte sur les exigences en matière de sécurité que chaque partie doit respecter et elle contribue à assurer que les aéronefs volant dans l'espace aérien d'un autre État et utilisant ses aéroports sont exploités et entretenus dans le respect des normes de l'OACI. Une concertation continue ainsi que la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers seront nécessaires pour maintenir la validité d'un tel accord. La résolution et la clause type connexe figurent sous la rubrique « Documents de référence » dans le site web de la Conférence.

3. CONCLUSIONS

3.1 Avant de reconnaître la validité des certificats, des brevets et des licences, il est nécessaire de vérifier que les conditions d'une telle reconnaissance sont satisfaites, à savoir que ces documents ont été délivrés dans des conditions au moins équivalentes aux normes applicables.

3.2 Il est souhaitable de mettre en place un processus harmonisé de reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences, ainsi qu'une méthode uniformisée de surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers. À cette fin, l'OACI devrait élaborer les dispositions et les éléments indicatifs nécessaires.

3.3 Il est recommandé d'insérer une clause sur la sécurité dans les accords bilatéraux.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à recommander que :

- a) les États vérifient que les conditions de la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences des autres États sont satisfaites ;
- b) les États assurent ou renforcent la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- c) l'OACI élabore les dispositions et les éléments indicatifs nécessaires pour aider les États à atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences et dans la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- d) les États insèrent, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause sur la sécurité fondée sur la clause type relative à la sécurité élaborée par l'OACI.