



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

**RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS
D'ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS**

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La certification et la supervision des organismes de maintenance agréés (AMO) par plusieurs autorités de l'aviation civile (AAC) entraînent souvent des inefficacités opérationnelles, une duplication réglementaire et des coûts de conformité élevés tant pour les AMO que pour les compagnies aériennes. L'absence de normes harmonisées à l'échelle mondiale et de cadres de reconnaissance mutuelle engendre des retards dans les opérations de maintenance, des coûts accrus et des lacunes potentielles dans la supervision de la sécurité.

L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) a reconnu ces défis et travaille à l'élaboration de normes et de documents d'orientation pour la reconnaissance mutuelle des certificats d'AMO étrangers. Bien que cet effort soit louable, il est urgent d'accélérer le processus pour assurer la cohérence et l'efficacité de la réglementation mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- Exhorter les États et les Organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) à maintenir leur engagement et à s'entraider pour la mise en place de mécanismes de reconnaissance de l'agrément des organisations d'entretien ;
- Demander à l'OACI de finaliser la normalisation et l'harmonisation du processus de reconnaissance mutuelle des certificats d'AMO par le biais d'un cadre approprié de mise en œuvre d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM) ;
- Demander à l'OACI de développer des mécanismes visant à renforcer les capacités réglementaires et la surveillance des AMO.

*Objectifs
stratégiques*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Chaque vol est sûr et sécurisé*.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	<i>Annexe 6 – Exploitation des aéronefs</i> <i>Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs</i> <i>Doc 9760, Manuel de la navigabilité</i> <i>Doc 10184, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> <i>Résolutions A29-3, A38-12, A41-10 de l'Assemblée</i> <i>Doc 7300, Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1. L'OACI, par l'intermédiaire de l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* et de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, établit les normes internationales relatives à la maintenance des aéronefs, y compris la supervision des organismes de maintenance agréés (AMO). Toutefois, l'absence de cadres de reconnaissance mutuelle entre les Autorités de l'aviation civile (AAC) a conduit à des processus de certification incohérents, à une duplication des audits et des activités de surveillance, ainsi qu'à des coûts de conformité supplémentaires.

1.2. La Convention de Chicago (Doc 7300) et les résolutions de l'Assemblée de l'OACI, telles que l'A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale, ont souligné l'importance d'une harmonisation mondiale dans la surveillance réglementaire. Malgré les efforts déployés par l'OACI dans le cadre de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA), l'absence d'une approche normalisée et harmonisée à l'échelle mondiale pour la certification des AMO demeure un problème.

2. ANALYSE

2.1. Défis opérationnels et réglementaires

2.1.1 L'absence de reconnaissance mutuelle augmente les coûts de mise en conformité pour les AMO, qui doivent respecter des exigences nationales variables et parfois contradictoires. Cette charge financière supplémentaire affecte la compétitivité du secteur de la maintenance, en particulier dans les marchés de l'aviation en développement.

2.2. Considérations relatives à la sécurité et à la surveillance

2.2.1. Les audits de l'USOAP de l'OACI ont mis en évidence des disparités dans la manière dont les États mettent en œuvre la supervision des AMO. Une approche harmonisée, reposant sur des accords de reconnaissance mutuelle (ARM), permettrait d'améliorer la cohérence mondiale et la conformité aux normes de l'OACI.

2.2.2. L'industrie aéronautique, notamment l'Association du transport aérien international (IATA) et le secteur de la maintenance, de la réparation et de la révision (MRO), plaide en faveur d'une certification harmonisée des AMO pour optimiser l'efficacité opérationnelle sans compromettre la sécurité.

2.2.3. Les travaux en cours de l'OACI visant à élaborer des normes et des lignes directrices sur la reconnaissance mutuelle des certificats d'AMO constituent une avancée notable. Toutefois, la mise en œuvre de ces mesures doit être accélérée afin de répondre à l'urgence d'un système de supervision des AMO plus normalisé, harmonisé et efficace.

3. MESURES PROPOSÉES

3.1. Établissement d'un cadre de reconnaissance mutuelle

3.1.1. En complément du Doc 9760 de l'OACI – *Manuel de la navigabilité*, Partie III – État d'immatriculation, Chapitre 10, paragraphes 10.2.2, 10.2.3, 10.4.2 et 10.4.3, l'OACI devrait élaborer un cadre mondial pour guider la mise en œuvre de la reconnaissance mutuelle des organismes de maintenance agréés (AMO). Ce cadre devrait renforcer les accords de reconnaissance mutuelle (ARM) entre États. De tels accords garantiraient que les approbations d'AMO délivrées par un État soient reconnues par d'autres, réduisant ainsi les doublons en matière de surveillance. Des enseignements peuvent être tirés des accords bilatéraux existants, tels que ceux conclus entre l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (EASA) et la Federal Aviation Administration (FAA), pour établir un modèle mondial de reconnaissance des AMO.

3.1.2. Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), en particulier celles qui disposent d'un cadre réglementaire applicable, peuvent servir de plateforme de mise en œuvre pour :

- a) faciliter la normalisation et l'harmonisation de l'agrément des organismes de maintenance ;
- b) établir un ARM entre ses États membres ;
- c) réaliser un audit/d'une inspection unique des autres États membres de l'OACI pour les États membres ;
- d) délivrer un certificat de reconnaissance unique des agréments AMO délivrés par d'autres États membres de l'OACI pour ses États membres.

3.1.3. Les RSOO, avec le soutien de l'OACI et des instances régionales compétentes, peuvent alors mutualiser leurs efforts dans le cadre d'un dispositif réglementaire satisfaisant, à convenir, afin d'aboutir à un ARM unique pour chaque région/communauté ou groupe d'États, menant à un audit/inspection unique avec la délivrance d'un certificat unique de reconnaissance des AMO approuvés par d'autres États membres de l'OACI.

3.1.4. L'article 33 – *Reconnaissance des certificats et licences* de la Convention de Chicago impose la reconnaissance, par les autres États contractants, des certificats de navigabilité et des certificats de compétence et licences délivrés ou validés par l'État d'immatriculation de l'aéronef, à condition que les exigences selon lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. De plus, l'Annexe 6 – *Exploitation des aéronefs*, Partie 1 – *Aviation de transport commercial international — Avions*, paragraphe 4.2.2.1, stipule que les États contractants doivent reconnaître comme valide un certificat d'exploitation aérienne délivré par un autre État contractant, à condition que les exigences ayant conduit à sa délivrance soient au moins égales aux normes applicables spécifiées dans la présente Annexe et dans l'Annexe 19. Par analogie, l'OACI peut établir une norme pour la reconnaissance mutuelle des AMO par les États contractants autres que l'État d'immatriculation, à condition que les exigences ayant conduit à leur approbation soient au moins équivalentes aux normes applicables.

3.2. Renforcement des capacités de réglementation et des mécanismes de surveillance

3.2.1. L'OACI est encouragée à réfléchir davantage et devrait renforcer son assistance technique pour aider les États à renforcer leurs capacités de contrôle. Il s'agit notamment de programmes de formation et de compétences adéquats pour les inspecteurs et de l'élaboration de méthodes de surveillance fondées sur les risques.

3.2.2. L'adoption d'outils numériques de certification et de supervision, tels que la tenue électronique des dossiers et la certification basée sur la technologie blockchain, devrait être explorée afin d'améliorer l'efficacité et la transparence.

3.3. Outils de mise en œuvre

3.3.1. La création, par l'OACI, d'une base de données mondiale destinée à collecter et partager les données et informations relatives aux AMO devrait appuyer les États et les RSOO dans la mise en œuvre du cadre de reconnaissance mutuelle des AMO.

3.3.2. Cet outil fournira un accès unique aux données et aux informations de sécurité relatives à tous les organismes de maintenance agréés par les États, permettant d'entrer, de valider et de modifier de manière contrôlée les données concernant la portée et la validité de l'agrément des AMO, selon les besoins.

4. CONCLUSIONS

4.1. L'absence de cadres normalisés et harmonisés de certification et de reconnaissance mutuelle des AMO continue de nuire à l'efficacité des opérations de maintenance des aéronefs. Le fardeau réglementaire qui en résulte touche les AMO, les compagnies aériennes et les AAC, mais n'offre aucun avantage important sur le plan de la sécurité.

4.2. L'OACI a déjà entrepris d'élaborer des documents d'orientation sur la reconnaissance mutuelle des certificats d'AMO. Toutefois, le rythme de développement et de mise en œuvre doit être accéléré afin d'optimiser les ressources de surveillance de la sécurité de l'État et de répondre aux besoins de l'industrie en matière d'uniformité et d'efficacité.