



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

LA RÉGIONALISATION : UNE RÉALITÉ CROISSANTE

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le système aéronautique mondial a considérablement évolué depuis la signature de la Convention de Chicago. La présente note traite de l'un des aspects de cette évolution, à savoir la création de systèmes aéronautiques régionaux et leur intégration au cadre de l'OACI, avec leurs organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), s'il y a lieu. En assurant une amélioration globale de la performance du système aéronautique, ces systèmes procurent un certain nombre d'avantages aux voyageurs, aux parties prenantes de l'industrie et aux États participants.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître la présence croissante de systèmes aéronautiques régionaux et d'autres cadres de coopération régionale entre les États, ainsi que le besoin de mieux les intégrer dans l'environnement de l'OACI ;
- à convenir de la réalisation, avec la participation des parties prenantes pertinentes, d'un examen des dispositions et des pratiques de l'OACI afin d'en déterminer les aspects où des changements ou des modifications d'interprétation permettraient une meilleure reconnaissance et intégration des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres dispositifs de coopération ;
- à convenir, à la lumière de cet examen, que les groupes d'experts pertinents et le Secrétariat de l'OACI devraient être chargés, dans leurs domaines de compétence respectifs, d'élaborer des propositions tendant à assurer la prise en compte intégrale, par les dispositions et les pratiques de l'OACI, des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres dispositifs de coopération, s'il y a lieu.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Développement économique du transport aérien.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au Budget-Programme ordinaire du triennat 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> et ses Annexes Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie B

1. INTRODUCTION

1.1 Le système aéronautique mondial a considérablement évolué depuis la signature de la Convention de Chicago. Dans un environnement strictement étatique, il englobe désormais des cadres de coopération entre États auxquels participent de multiples parties prenantes.

1.2 Dans certains cas, ces initiatives régionales ont mené à la création de systèmes aéronautiques régionaux régis par des règles juridiques communes en vertu d'un traité international. La mise en œuvre uniforme de ces règles par les États participants est assurée dans le cadre d'un mécanisme régional de contrôle de la qualité, rôle joué d'ordinaire par une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). Un tel cadre peut s'appliquer à tous les domaines de l'aviation, notamment à la gestion du trafic aérien (ATM) et à la sûreté. D'autres structures régionales existent également, telles les organisations régionales d'enquêtes sur les accidents (RAIO).

2. AVANTAGES DE LA RÉGIONALISATION

2.1 La régionalisation procure un certain nombre d'avantages aux États participants, à l'industrie réglementée et en définitive, aux voyageurs. Elle permet d'améliorer la performance globale du système aéronautique.

2.2 La régionalisation profite aussi à la sécurité, notamment en contribuant à assurer un niveau accru et uniforme de sécurité dans tous les États participants. Grâce à elle, les États faisant partie du système régional ne sont pas délaissés. Elle permet de mettre au point des outils de sécurité régionaux comme les bases de données régionales sur les questions d'examen (dotées de mécanismes adéquats de protection des données), d'élaborer des programmes régionaux d'inspection sur les aires de trafic, et constituer des bassins régionaux d'inspecteurs, ainsi que d'établir des comptes rendus d'événements régionaux et des bases de données de recommandations en matière de sécurité.

2.3 La régionalisation permet également de réaliser des gains en efficacité, en accroissant la prévisibilité de la réglementation et en réduisant les coûts pour les États participants et l'industrie. Elle aide à optimiser l'utilisation des ressources cruciales au profit des tâches essentielles, comme celles présentant un intérêt pour la sécurité. Dans quelques-uns des systèmes régionaux, certaines fonctions de supervision ou de régulation sont ou pourraient être centralisées. Par exemple, l'octroi d'autorisations comme les certificats de type d'aéronef, l'agrément des organismes de maintenance, les permis d'exploitation et les licences de personnel, est susceptible d'engendrer d'importantes économies d'échelle s'il est effectué de façon centralisée par un RSOO ou par ses États participants à l'intérieur d'un cadre commun de réglementation de la sécurité permettant la reconnaissance mutuelle des autorisations en question. Dans ce cas, la régionalisation facilite l'interopérabilité au sein de la région et peut grandement réduire les divergences par rapport aux SARP de l'OACI.

2.4 En reconnaissant un cadre commun de réglementation de la sécurité, elle facilite la mobilité du personnel aéronautique et des compagnies aériennes. Enfin, elle offre des avantages économiques à l'industrie régionale et internationale, particulièrement en supprimant les coûts découlant des différences entre les règlements nationaux et en donnant à l'industrie étrangère à la région un accès simplifié et centralisé au marché régional.

3. LA RÉGIONALISATION DANS LE CADRE DE L'OACI

3.1 La régionalisation n'est pas un concept nouveau à l'OACI. Au fil des ans, elle a fait l'objet de nombreuses discussions et délibérations, notamment dans le contexte d'assemblées et de conférences de haut niveau antérieures, et a été au cœur d'un symposium sur les RSOO en 2011 ainsi que de l'élaboration de la dernière version préliminaire du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le concept de RSOO a en outre été reconnu dans plusieurs documents de l'OACI, comme l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et le Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*.

3.2 Toutefois, le centre d'intérêt de ces initiatives passées s'est, dans la plupart des cas, limité à une coopération régionale visant à aider les États à remédier à des carences en matière de sécurité. Cette approche est et demeurera certes nécessaire, mais la réalité croissante des systèmes aéronautiques régionaux, dans lesquels l'État et la région sont davantage intégrés, n'est pas toujours bien reconnue et prise en compte dans le système de l'OACI.

3.3 Certaines limites ou procédures excessivement lourdes demeurent en place, comme le montrent les exemples suivants :

- Dans certains systèmes aéronautiques régionaux, les licences délivrées sur la base de règles juridiques communes sous la supervision d'un RSOO sont automatiquement valides dans tous les autres États participants (aucune démarche administrative ou bureaucratique n'étant nécessaire pour leur validation). Les SARP actuelles exigent toutefois que la licence originale fasse l'objet d'une autorisation. D'un point de vue sécuritaire et économique, l'instauration de cette démarche purement administrative va à l'encontre du but visé si les titulaires de licences peuvent exercer les privilèges conférés par celles-ci dans d'autres États du même système régional.
- Dans les systèmes aéronautiques régionaux les plus intégrés, où les États ont conféré à leur RSOO des pouvoirs de réglementation ou de supervision dans certains domaines, des gains d'efficacité pourraient être réalisés en cas de recours de l'OACI aux RSOO pour évaluer la conformité des États aux SARP dans le cadre des activités CMA de l'USOAP. En ce qui concerne les domaines de compétences déléguées, l'instance régionale pourrait accomplir certaines fonctions vis-à-vis de l'OACI au nom des États participants et avec leur accord formel.
- Dans certains systèmes aéronautiques régionaux, un cadre juridique donne la possibilité de transférer les fonctions de l'État d'immatriculation aux États participants, conformément à l'objectif de l'Article 83 bis de la Convention de Chicago. L'OACI et d'autres États devraient reconnaître ce cadre juridique pragmatique, robuste et efficace comme représentant un accord multilatéral spécifique au titre de l'Article 83 bis, et non de multiples accords bilatéraux qui accroîtraient la bureaucratie et la complexité sans apporter le moindre avantage du point de vue de la sécurité.

3.4 Le cadre de l'OACI doit disposer de la souplesse requise pour permettre des innovations futures nécessaires à l'appui de l'évolution de la réglementation et des marchés, peu importe qu'elles surviennent dans un contexte strictement étatique ou dans un environnement caractérisé par plus de coopération. Ce cadre devrait donc reconnaître la réalité de la régionalisation et en tenir pleinement compte dans les travaux futurs sur le cadre de l'OACI.

3.5 Il apparaît nécessaire, de ce point de vue, de passer en revue les dispositions et les pratiques de l'OACI afin de déterminer celles où des changements ou des modifications d'interprétation peuvent se révéler nécessaires pour permettre une meilleure reconnaissance et intégration des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres dispositifs de coopération. Les exemples ci-dessus relatifs à l'Article 83 bis et aux SARP ayant trait aux licences des équipages de conduite et des autres membres du personnel constituent deux illustrations des changements pouvant être requis pour une meilleure reconnaissance de la régionalisation. Cette approche devrait également s'appliquer aux futures dispositions de l'OACI, dont l'élaboration devrait systématiquement tenir compte de la dimension régionale. Afin de faciliter la reconnaissance des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres formes de coopération régionale, il conviendrait de définir ces concepts avec plus de précision.

3.6 Des gains d'efficacité pourraient être réalisés à l'OACI et dans ses États contractants si les particularités des systèmes aéronautiques régionaux, notamment leur composante RSOO et d'autres formes de coopération, sont mieux prises en considération dans les processus et pratiques internes de l'OACI. Il pourrait s'agir notamment, dans la mesure du possible et si la situation le justifie, de permettre aux systèmes aéronautiques régionaux, notamment leurs RSOO, de participer de plus en plus aux travaux techniques de l'OACI aux côtés des États.