



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATIONS MULTINATIONALES

(Note présentée par le Chili avec le soutien de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, de la Guyane, du Panama, du Pérou, de l'Uruguay, du Suriname et du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) de l'Amérique latine, est conscient du besoin de réduire la multiplicité d'activités de certification et de supervision des organismes de maintenance agréés (AMO) et des organismes de formation agréés (ATO) dans le but de contribuer au développement de l'industrie aéronautique dans le monde et de renforcer la sécurité par l'application de normes harmonisées avec les SARP figurant dans les Annexes à la Convention de Chicago dans ce domaine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à soutenir les mesures de l'OACI visant la mise en place d'un cadre mondial pour la certification et la surveillance des AMO et ATO, sur la base de l'harmonisation à l'échelle régionale des dispositions réglementaires et des procédures visant ces activités ;
- à prier instamment les États et les organisations régionales dans le monde à conclure des ententes de reconnaissance mutuelle des organismes de maintenance et des organismes de formation agréés pour éviter de faire double emploi et pour contribuer au développement de l'industrie de l'aviation mondiale ;
- à prier instamment les États de fixer des échéances pour l'harmonisation de leurs règlements, en se fondant sur les SARP figurant dans les Annexes à la Convention, dans le but de permettre leur normalisation et de faciliter les procédures multinationales de certification et de surveillance desdits organismes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques « Sécurité » et « Capacité et efficacité de la navigation aérienne ».
<i>Incidences financières :</i>	Économie de ressources destinées aux processus de certification et de surveillance.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 2 — <i>Règles de l'air</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>

¹ Version espagnole fournie par le Chili.

	<p>Annexe 7 — <i>Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i> Annexe 18 — <i>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10046, <i>Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)</i></p>
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, tenue à Montréal (Canada) du 2 au 5 février 2015, a établi dans la conclusion 3/1 que l'OACI, en collaboration avec les États et l'industrie, devrait élaborer un cadre international et des initiatives régionales visant à faciliter la réduction des chevauchements dans les activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO).

1.2 À la conférence, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a présenté une note de travail indiquant qu'en raison de la mondialisation de l'industrie de l'aviation internationale, les organisations prestataires de services, comme les AMO, sont l'objet de multiples dispositions en matière d'agrément et de surveillance, au titre de différents cadres réglementaires, de la part des administrations de l'aviation civile des États où ils ont présenté une demande. Cela ne se traduit pas nécessairement par un meilleur niveau de sécurité sinon au contraire par une dépense de ressources pour les États et l'industrie, assortie d'un chevauchement de tâches. Il a donc été proposé d'établir de nouvelles stratégies afin d'examiner d'autres moyens efficaces d'exercer la supervision et promouvoir le développement de ces organisations de l'industrie aéronautique.

1.3 Même si de nombreux États ont conclu des ententes bilatérales dans le but de réduire ce double emploi, la situation continue d'être une source de gaspillage des ressources pour les États et pour l'industrie, pas seulement pour les AMO mais aussi les ATO. L'introduction d'exigences visant la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), imposées à ces organismes, n'a fait qu'exacerber la situation.

1.4 Par ailleurs, le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité (SRVSOP), qui regroupe 12 états d'Amérique latine, également aux prises avec cette réalité, s'est fixé comme stratégie, dans le cadre de sa mission d'assistance aux États, d'éviter le chevauchement des efforts et le double emploi des ressources en élaborant une réglementation commune fondée sur les normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), sous l'appellation « Règlements de l'aviation d'Amérique latine » (LAR), afin de faciliter la mise en œuvre sûre et efficace des procédures utilisées tant par les autorités de l'aviation civile que par l'industrie, sous une seule approche.

1.5 À cet égard, les LAR ont été élaborés pour tenter d'atteindre un niveau d'harmonisation élevé, en se fondant sur les SARP des Annexes à la Convention et sur l'analyse des différents règlements adoptés par des États dotés d'une importante industrie aéronautique pour leur élaboration et mise à jour.

1.6 Le SRVSOP a déjà élaboré trente-six règlements qui englobent les exigences figurant dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 14 — *Aérodromes*, l'Annexe 16 — *Protection de*

l'environnement, l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* à la Convention relative à l'aviation civile internationale. De même, afin de compléter les règlements et assurer une meilleure application des dispositions par ses États et l'industrie aéronautique, il a également publié 10 manuels, 38 circulaires, 4 fascicules d'orientation sur les certifications multinationales ainsi que 28 listes de vérification de conformité utilisées par les États pour rendre compte des progrès en matière d'harmonisation avec les LAR. Cela aide les États à aborder les éléments cruciaux 2 (réglementation) et 5 (indications techniques) dans leur démarche d'harmonisation.

1.7 Par ailleurs, le SRVSOP offre aux administrations de l'aviation civile et à l'industrie une formation sur l'élément crucial 4, laissant aux États la responsabilité d'assurer la mise en œuvre des éléments cruciaux d'application (CE-6, CE-7 et CE-8) et de vérifier la conformité en ce sens.

2. CERTIFICATIONS MULTINATIONALES DANS LE CADRE DU SRVSOP

2.1 Les progrès accomplis par les États en matière d'harmonisation avec les LAR – le taux moyen global de mise en œuvre est de 73 % (PEL/OPS/AIR) et ils ont pris l'engagement d'achever l'harmonisation d'ici mars 2017 – leur a permis de prendre des mesures plus ambitieuses, comme la conclusion d'ententes multilatérales de coopération technique visant la reconnaissance mutuelle des certifications multinationales délivrées par des équipes plurinationales d'inspecteurs LAR dans les domaines suivants :

- a) organismes de maintenance (LAR 145) ;
- b) centres de formation en aviation civile (LAR 141, 142 et 147) ;
- c) centres d'examens en médecine aéronautique (LAR 67).

2.2 La certification multinationale des organismes de maintenance a commencé en 2012 au titre de cette entente qui a permis de promouvoir des activités de certification et de renouvellement dans un contexte multinational, d'éviter le double emploi et d'assurer l'observation stricte des normes et pratiques recommandées figurant dans les Annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

2.3 Jusqu'à présent, quatre organismes de maintenance ont obtenu la certification multinationale en Amérique latine :

- a) LAN Pérou
- b) AEROLANE, de l'Équateur
- c) LAN Colombie
- d) CMR SAS, de la Colombie

2.4 De même, le SRVSOP a lancé le processus de certification de l'organisme de maintenance *División Turbos SRL*, de l'Argentine.

2.5 En ce qui concerne les centres de formation, il est prévu de terminer cette année la première procédure de certification multinationale d'un centre de formation en Équateur, au titre du LAR 141, et d'autres demandes ont été reçues et seront traitées en 2017.

3. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATIONS MULTINATIONALES À L'ÉCHELLE MONDIALE

3.1 L'établissement d'un cadre international et la promotion d'initiatives régionales est considéré prioritaire pour permettre de réduire la multiplication des activités de surveillance des organismes comme les AMO et les ATO, pour permettre une gestion efficace et bien organisée des activités de surveillance ancrées dans des règlements harmonisés fondés sur les SARP figurant dans les Annexes à la Convention. Grâce à ce cadre, les États pourront utiliser leurs ressources de façon plus efficace, le nombre d'inspections sera réduit et l'industrie pourra mener ses activités selon un calendrier de surveillance plus transparent et gérable.

3.2 De plus, des inspections multinationales réalisées en vertu de critères d'évaluation uniformes contribueront à renforcer la sécurité. Enfin, des procédures de certification et de surveillance dans un cadre multinational se traduiraient, pour l'industrie comme pour les AAC, par les avantages suivants, à l'échelle mondiale :

Pour l'industrie

- a) Grâce à une procédure unique, un organisme pourrait obtenir l'agrément d'autres États contractants de l'OACI signataires d'ententes multilatérales ; il éviterait ainsi le double emploi (heures-personne, documentation) et réaliserait une meilleure rentabilité et d'importantes économies qui pourraient être investies dans le renforcement de la sécurité de ses opérations ;
- b) L'organisme serait évalué et surveillé en vertu de critères et de procédures uniformes fondés sur les SARP figurant dans les Annexes à la Convention et sur des pratiques optimales d'audit convenues entre les États, ce qui éviterait des exigences supplémentaires et dans certains cas différentes ;
- c) Une approche multinationale permettrait aux organismes d'élargir leur gamme de services offerts aux aéronefs immatriculés ailleurs, augmentant ainsi leurs bénéfices et leur présence sur le marché aéronautique.

Pour l'AAC/l'État

- a) Promeut l'exécution d'activités de certification et de supervision dans un contexte multinational ;
- b) Favorise le développement des organismes au sein des États afin qu'ils atteignent des normes élevées de qualité et de sécurité à l'échelle mondiale ;
- c) Optimise les compétences des inspecteurs gouvernementaux, qui appliquent les meilleures pratiques en matière de certification et de surveillance au moyen de procédures normalisées ;
- d) Augmente le taux de mise en œuvre des éléments cruciaux du système de sécurité des États dans les domaines de la certification et de la surveillance.