



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

DÉLIVRANCE DES LICENCES DU PERSONNEL SOUS FORME ÉLECTRONIQUE

(Note présentée par l'Argentine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Chapitre 5 de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* à la Convention relative à l'aviation civile internationale établit les caractéristiques que doivent présenter les licences du personnel, en précisant qu'aux fins de délivrance, les autorités de l'aviation civile (ACC) doivent utiliser du papier de première qualité ou toute autre matière appropriée, cartes en plastique comprises, comme support où devront figurer toutes les données énoncées à la section 5.1.1.2 de l'Annexe en question.

La présente note de travail a pour but de promouvoir une analyse de faisabilité de la mise en œuvre d'un système électronique de délivrance des licences du personnel, qui pourra être vérifié au moyen de dispositifs donnant accès aux bases de données adoptées à cette fin par chaque autorité aéronautique.

Si l'Assemblée répond favorablement à cette proposition, il faudrait entreprendre les études techniques correspondantes et éventuellement élaborer une proposition d'amendement de la partie pertinente de l'Annexe 1.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à donner au Conseil les instructions nécessaires pour qu'il analyse, par les canaux appropriés, la proposition relative à l'utilisation d'une forme électronique de délivrance de licences du personnel, en évaluant ses avantages, ses implications et les systèmes de sécurité qui devront être adoptés si le système est mis en œuvre ;
- b) si les résultats de l'étude sont positifs, l'Annexe 1 devra être révisée et les amendements nécessaires devront y être apportés en vue de la délivrance, de la mise en œuvre et de l'approbation des licences électroniques.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités présentées ici seront réalisées en fonction de la disponibilité des ressources du budget du programme ordinaire pour la période 2017 à 2019, ou en fonction d'un apport budgétaire supplémentaire. |

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par l'Argentine.

| | |
|---------------------|---|
| <i>Références :</i> | Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 9379, <i>Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel.</i> |
|---------------------|---|

1. HISTORIQUE

1.1 L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que les membres de l'équipage de conduite doivent emporter leurs licences appropriées à bord de tout aéronef employé à la navigation internationale.

1.2 Les normes et pratiques recommandées (SARP) concernant la délivrance des licences du personnel ont été approuvées à l'origine par le Conseil de l'OACI le 18 avril 1948, au moyen de l'adoption de l'Annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, entrée en vigueur le 15 septembre 1948.

1.3 Le Chapitre 5 de l'Annexe 1 énonce les caractéristiques de la délivrance des licences du personnel. Dans ce sens, le § 5.1.2 précise qu'il faut utiliser du papier de première qualité ou toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquels doivent clairement figurer les renseignements requis pour la délivrance des licences ou des certificats de compétence. Toutefois, ce document ne fait aucune allusion à l'incorporation de mesures visant à empêcher ou à rendre plus difficile la falsification.

1.4 La portée et la valeur d'une licence sont clairement définies au paragraphe 1.2 du Doc 9379, *Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel*, qui précise qu'une licence est le document par lequel l'État d'émission considère que le titulaire a démontré un degré de compétence internationalement acceptable. De plus, il énonce que cette compétence est le résultat d'une sélection et d'un processus de formation appropriés, et non de la licence elle-même, bien qu'elle en constitue une preuve digne de confiance.

1.5 Toutefois, aucun des documents susmentionnés ne tient actuellement compte de la possibilité de délivrer des licences ou des certificats dans un format électronique, susceptible de contenir des renseignements qui pourraient être vérifiés au moyen de bases de données fiables.

2. ANALYSE

2.1 Il est de notoriété publique que depuis l'adoption de l'Annexe 1, une importante évolution technologique a eu lieu à l'échelle mondiale.

2.2 Les exigences énumérées dans l'Annexe ont été des éléments très utiles pour assurer la réalisation des objectifs formulés dans le Doc 9379. Cependant, dans le monde hautement technologique et numérisé dans lequel l'aviation évolue actuellement, cette charge de travail impose des frais supplémentaires aux autorités de l'aviation nationale, sans pour autant apporter un meilleur service au personnel aéronautique ou à la communauté.

2.3 À cet égard, lorsqu'on compare les documents sur support papier aux documents sur support électronique, on constate aisément la nette supériorité de ces derniers en matière de stockage de l'information, et surtout en ce qui concerne les aspects relatifs à la sécurité, car ils font l'objet

de mesures de sécurité beaucoup plus strictes que les documents sur papier. Il faut tenir compte du fait qu'en raison justement des progrès technologiques, il est beaucoup plus facile de contrefaire des documents sur support papier, pour quiconque possède un minimum de connaissances en informatique. En outre, le recours constant au papier ou aux cartes de plastique va à l'encontre des efforts déployés par les États pour réduire l'utilisation du papier en vue de protéger l'environnement.

2.4 Par ailleurs, en raison des énormes progrès constamment accomplis dans les domaines de l'électronique et des systèmes, les documents électroniques sont devenus l'outil le plus polyvalent et le plus approprié pour relever les défis auxquels doit faire face un secteur de l'aviation en plein essor et en quête de solutions.

2.5 Si l'OACI ne prévoit pas la délivrance de licences sous forme électronique, qui était inconnue au moment de l'adoption de l'Annexe 1, elle autorise néanmoins l'utilisation des dispositifs et dossiers d'information électroniques qui sont nécessaires à la délivrance des licences. Le Doc 9379 mentionne ainsi, au paragraphe 2.7.1, *Tenue sécurisée des dossiers confidentiels*, que le droit d'accès aux divers documents, sous forme électronique ou sur papier, devrait être défini pour chaque agent.

2.6 Cette proposition tient également compte des très précieux antécédents, au sein de l'aviation commerciale, qui montrent clairement que la mise en œuvre d'un système électronique se traduirait par de meilleures prestations, un fonctionnement plus souple et efficace et surtout, à une amélioration appréciable de la sûreté et de la sécurité de l'aviation.

2.7 L'exemple probablement le plus connu est le billet électronique sur les avantages duquel nous ne nous attarderons pas. On pourrait en dire autant de la carte d'embarquement électronique. Dans ce dernier cas, même lorsque pour diverses raisons elle est encore émise sur support papier, tous les renseignements sont déjà numérisés, et un code-barres est balayé à l'embarquement (format électronique).

2.8 Enfin, il importe de mentionner que l'émission de licences électroniques se traduira par une diminution des coûts de délivrance des États, et par un service plus efficace pour les usagers. En effet, l'intéressé ne devra plus se présenter dans les bureaux administratifs pour lancer et suivre le processus, et les licences ne seront pas postées, mais envoyées par courrier électronique. Tout cela renforcera la sécurité, réduisant ainsi les possibilités de contrefaçon des documents.