



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### NORMALISATION DES EXIGENCES DE CERTIFICATION POUR LES EXPLOITANTS ÉTRANGERS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les exigences en matière de supervision et de certification des exploitants étrangers ont augmenté au cours des dernières années à un point tel qu'il est devenu crucial de les normaliser et de les harmoniser.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître qu'il est nécessaire de définir des normes pour la certification des exploitants étrangers ;
- b) à demander à l'OACI de fournir aux États membres davantage d'orientations sur ce qui est attendu en matière de supervision et de certification des exploitants étrangers, en tenant dûment compte du fait que les exploitants étrangers jouent un rôle positif important dans le développement économique et la durabilité de tout pays visité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i>

#### 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation est l'une des activités les plus réglementées de la planète, car la sécurité est primordiale.

1.2 Pour atteindre un niveau de sécurité acceptable, il faut que tout système aéronautique national mette en place un système de supervision approprié pour les exploitants d'aéronefs nationaux et étrangers.

1.3 Le système d'autorisation et de supervision de la sécurité appliqué aux exploitants étrangers doit être conforme au Doc 8335 de l'OACI, *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*. Malgré l'établissement de ces orientations, l'harmonisation et la normalisation entre les États contractants restent difficiles à réaliser et la situation actuelle justifie une attention accrue de la part de l'OACI.

1.4 Comme indiqué dans le document A39-WP/123, la réglementation, rédigée en partenariat avec l'industrie et fondée sur les normes mondiales élaborées dans le cadre du processus de l'OACI, est l'élément fondamental qui nous a permis de rendre l'aviation si sûre. Toutefois, ces dernières années, l'autorisation d'exploitants d'aéronefs étrangers est devenue un processus de certification formel qui a connu une croissance spectaculaire au niveau tant des chiffres que des formes. De nombreux organismes de réglementation dans le monde ont élaboré leurs propres réglementations et leurs propres systèmes pour gérer la certification des exploitants étrangers alors qu'un système d'autorisation et de surveillance continue est suffisant.

1.5 Ce processus établi tient compte de l'obligation de l'État en vertu de l'article 6 de la Convention de Chicago.

## 2. ANALYSE

2.1 Le processus de certification de chaque exploitant étranger est chronophage et exige des ressources supplémentaires. Il pourrait également avoir l'effet négatif de puiser dans les ressources normalement affectées à l'amélioration de la sécurité et au respect des exigences de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant.

### 2.2 Norme d'autorisation des exploitants étrangers

2.2.1 La prolifération et les exigences croissantes des spécifications d'exploitation au-delà des exigences minimales de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* ont suscité un appel unanime des exploitants aux États pour parvenir à un consensus et adopter des exigences harmonisées. Il est nécessaire d'élaborer une norme internationale fixant les exigences relatives à la certification des exploitants étrangers tout en conservant le crédit des activités de supervision menées par l'État d'immatriculation/État de l'exploitant.

2.2.2 L'accent devrait ensuite être mis sur les outils qui pourraient être utilisés pour faciliter le traitement des demandes. Le registre des permis d'exploitation aérienne (AOC) était une tentative de fournir une plate-forme commune pour que les organismes de réglementation puissent accéder à la plupart des informations, mais les retards accumulés dans ce projet et le manque de soutien des différentes parties prenantes ont contribué à une situation où la plupart des États appliquant des exigences de certification d'exploitants étrangers ont élaboré leurs propres processus et systèmes de traitement des demandes. Cela multiplie les tâches et le temps requis des exploitants pour fournir les mêmes informations aux différentes autorités.

2.2.3 Il est nécessaire de mettre sur pied un système très pragmatique de certification des exploitants étrangers et cette nécessité soulève d'autres défis.

2.2.3.1 Il existe peu d'informations sur le délai de traitement des demandes par les autorités. Bien que la plupart des autorités délivrent généralement les documents initiaux avant le début de l'exploitation ou les documents de prolongation de validation avant les dates d'expiration, les exploitants ont souligné le fait que, dans certains cas, les documents ne sont pas délivrés à temps et qu'il peut s'écouler des mois entre la soumission de la demande et la délivrance des documents, ce qui impose des restrictions opérationnelles indues à l'exploitant et la mobilisation de ressources liées à la sécurité pour des activités inutiles.

2.2.3.2 Les informations relatives à la certification des exploitants étrangers ne sont parfois pas publiées ou disponibles en anglais.

2.2.3.3 Une rationalisation des informations/données/documents requis serait bénéfique. Il faudrait se limiter aux éléments qui permettront d'améliorer la surveillance continue. Demander une copie de la licence de chaque membre d'équipage ou d'un manuel d'exploitation, etc. est une décision disproportionnée qui peut compromettre la sécurité de façon non intentionnelle. La certification ou la surveillance continue d'un exploitant d'aéronef demeure la responsabilité première de l'État ou de l'exploitant et ne peut être supplantée par une certification d'exploitant étranger que s'il existe un accord au titre de l'article 83 *bis*.

2.2.3.4 Les Émirats arabes unis réaffirment que la souveraineté de chaque État est primordiale. Toutefois, les Émirats arabes unis préconisent une approche plus réaliste pour faire en sorte que le transport aérien reste concentré sur la sécurité et la sûreté sur une base très rentable. Toute activité supplémentaire imposée à des exploitants étrangers devrait être proportionnelle à la préoccupation en matière de sécurité que des exploitants étrangers introduiraient dans le système de l'aviation civile d'un autre État.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à rappeler aux États, par le biais d'une lettre aux États, de limiter les obligations qu'ils imposent aux exploitants étrangers à l'autorisation et à la surveillance continue plutôt que d'exiger une certification complète (comme indiqué dans le Doc 8335 de l'OACI), à moins que la situation d'un exploitant étranger ne justifie un processus de « certification » plus étendu en raison de l'émergence de préoccupations en matière de sécurité ;
- b) à demander aux États d'utiliser les données du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de la *Federal Aviation Administration* des États-Unis (FAA) et d'élaborer une approche du risque fondée sur les données, conformément à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, dans le cadre du PNS.