



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

DÉVELOPPER LA RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE POUR ACCROÎTRE LA CAPACITÉ DE RÉGLEMENTATION

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'article 33 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, Doc 7300) dispose que « Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention. »

La pratique actuelle veut que les États obligent les titulaires d'un agrément à obtenir une autorisation similaire ou identique à celle délivrée par leur autorité aéronautique nationale, quand bien même le niveau de mise en œuvre de l'autre État est équivalent au leur.

Le présent document a pour objet de demander instamment à l'OACI et aux États membres, tout en respectant la souveraineté de chacun d'eux, de mettre en place un cadre uniforme qui ne soit pas excessivement contraignant.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI d'élaborer un cadre qui puisse aider les États à mettre en place des procédures de reconnaissance des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, en cas d'équivalence des conditions ayant régi la délivrance ou la validation desdits certificats ou licences ;
- b) encourager vivement les États à conclure des accords bi- et multilatéraux par lesquels ils s'engageraient à reconnaître mutuellement leurs certificats et licences, sous réserve que l'État d'origine du titulaire ait un niveau de mise en œuvre égal ou supérieur à celui de l'État dans lequel il souhaite voler.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques e Stratégie et Politique.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences financières pour la communauté aéronautique</i> Aucune incidence financière pour le secteur aéronautique. Des incidences financières sont à prévoir pour les États concernant la mise en œuvre d'initiatives de formation. <i>Incidences financières pour l'OACI</i> Aucune incidence financière n'a été déterminée pour l'OACI.
<i>Références :</i>	S/O

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 33 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) dispose que « Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention. »

1.2 Pour faciliter cette reconnaissance de validité, l'article 37 prévoit en outre que « Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. »

1.3 Les États ont cependant continué, en pratique, à exiger des titulaires d'un agrément qu'ils obtiennent une autorisation similaire ou identique à celle délivrée par leur autorité aéronautique nationale, ce qui a posé problème pour la continuité des opérations aériennes.

2. ANALYSE

2.1 Lorsqu'ils élaborent leurs réglementations, les États s'efforcent pour la plupart de veiller à ce que ces dispositifs réglementaires respectent les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, conformément à l'article 37 de la Convention, les autorités nationales de l'aviation civile qu'ils ont mises en place étant chargées de réguler les opérations aériennes en s'appuyant sur lesdites SARP.

2.2 Les États contractants sont soumis, afin de s'assurer du respect des SARP, au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Les résultats de ces audits reflètent le niveau de mise en œuvre effective (EI) des SARP de l'OACI dans tous les États contractants.

2.3 Toutefois, il est parfois difficile pour les acteurs du secteur aéronautique des États en développement, alors même que ces derniers se conforment aux SARP de l'OACI et ont, dans certains cas, un bon niveau d'EI, de voir leur agrément reconnu par d'autres États, ce qui les oblige à obtenir une autorisation de deux ou plusieurs États ou organismes régionaux. Lorsque des accords sont conclus, ils sont généralement empreints de partialité et favorisent les États développés. Cette pratique entrave l'essor du secteur aéronautique dans les États en développement et n'est pas en phase avec l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI.

2.4 Il serait souhaitable, dans l'esprit de l'article 33, que les États membres reconnaissent mutuellement leurs systèmes réglementaires en cas d'équivalence de leur niveau de mise en œuvre. Ils pourraient à cet effet conclure des accords bi- et multilatéraux par lesquels ils s'engageraient à reconnaître leurs certificats de navigabilité et brevets d'aptitude dès lors que l'État d'origine du titulaire a un niveau de mise en œuvre effective acceptable pour l'État dans lequel il souhaite voler.

2.5 Pour ce faire, il serait utile que l'OACI élabore un cadre afin d'aider les États à conclure de tels accords de reconnaissance de l'équivalence.

2.6 Cela contribuerait grandement à encourager tous les États à se conformer plus encore aux SARP de l'OACI et, partant, à améliorer les niveaux de sécurité partout dans le monde. Lorsque des insuffisances sont constatées dans le niveau de mise en œuvre effective, les États plus respectueux des SARP pourraient aider ceux qui le sont moins à satisfaire à leurs obligations en la matière et faire ainsi en sorte qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

3. CONCLUSION

3.1 La reconnaissance de l'équivalence entre États, qui conduit à la reconnaissance des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, serait très utile dans la mesure où elle allègerait la charge qui pèse sur les États membres et les acteurs du secteur aéronautique qui doivent satisfaire aux obligations découlant de multiples régimes.

3.2 Les orientations que pourrait donner l'OACI permettraient également d'aider les États à conclure de tels accords tout en garantissant le respect de leur souveraineté et en s'assurant que la sécurité n'est pas compromise.

— FIN —