



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### CONTRAINTES ENTRAVANT L'APPLICATION DU PROGRAMME NATIONAL DE SUPERVISION AUX EXPLOITANTS AÉRIENS DE LA RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU VENEZUELA

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

#### RÉVISION N° 2

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le programme national de supervision de la République bolivarienne du Venezuela exige que son autorité de l'aviation civile suive, aux niveaux national et international, la manière dont les exploitants aériens nationaux s'acquittent de leur mission dans divers domaines : exploitation technique, sûreté de l'aviation, sécurité et qualité du service (protection des consommateurs). Il s'agit en l'occurrence de vérifier la mise en œuvre de pratiques propices à une exploitation fiable, sûre et efficace pour s'assurer que sont respectées les conditions nécessaires à l'octroi d'un permis d'exploitation aérienne. Dans le cadre de l'exécution de ce programme, le personnel aéronautique est appelé à se rendre dans diverses stations internationales où l'exploitant aérien exerce son activité. Ces dernières années, on a cependant vu certains États assujettir de plus en plus l'admission temporaire de ce personnel à des demandes d'autorisation, notamment de visas, ce qui est devenu une entrave à la réalisation du programme de supervision et, de ce fait, une source de préoccupation.

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

- prendre note des informations présentées dans le présent document afin d'échanger des impressions sur le sujet ;
- promouvoir un cadre de collaboration entre les autorités responsables de l'aviation et celles compétentes en matière d'immigration, qui permette au personnel aéronautique d'assurer la supervision en tout temps de l'activité des exploitants aériens nationaux dans d'autres États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité, Sûreté et Facilitation</i> et <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

<i>Références :</i>	<p>Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et modifiée par l'Assemblée de l'OACI</p> <p>Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i></p> <p>Annexe 9 — <i>Facilitation</i></p> <p>Annexe 17 — <i>Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite</i></p> <p>Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i></p>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de ses fonctions de supervision, l'autorité de l'aviation de la République bolivarienne du Venezuela applique un programme national qui cible toutes les activités menées dans le secteur de l'aviation civile, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de ses Annexes, qui prévoient que les États doivent mettre en œuvre des procédures systématiques d'inspection initiale, de certification et de surveillance continue de la sécurité et de l'aviation civile.

1.2 En ce qui concerne les transporteurs aériens commerciaux certifiés, le programme de supervision est conçu pour garantir le strict respect des dispositions des manuels et des instruments normatifs régissant l'activité des entreprises fournisseuses de services de transport aérien commercial, qui doit être audité et vérifiée *in situ* par l'autorité de l'aviation. Cette supervision couvre, entre autres, la qualité du service (protection des consommateurs) fourni par l'exploitant, conformément à l'article 117 de la Constitution de la République bolivarienne du Venezuela (« Toutes les personnes auront droit à des biens et services de qualité ») et dans le strict respect des règles contenues dans les Conditions générales relatives au transport aérien, en vertu desquelles le transporteur ou l'exploitant aérien est tenu de disposer, dans chacun des aéroports dans lesquels il exerce son activité, de ressources techniques, humaines et logistiques qui sont fonction du nombre de vols et de passagers prévus. Le personnel doit de plus être dûment formé aux principes d'un service de qualité.

1.3 En outre, l'exécution du programme national de supervision permet de recenser les faiblesses entachant les procédures appliquées par les fournisseurs de services de transport aérien, ainsi que les situations de non-conformité. S'en trouve aussi encouragée la mise en œuvre des plans d'action pour s'assurer que des mesures correctives sont prises si besoin est et que les unités constitutives de l'organisation sont conformes aux dispositions des manuels approuvés.

1.4 Cela est conforme au Doc 8335 (*Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*), qui fournit aux États des orientations détaillées sur l'établissement et le maintien d'activités de transport aérien commercial international sûres, régulières et efficaces conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à ses Annexes, en particulier l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*.

1.5 De même, l'Annexe 9 — *Facilitation* et l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* comportent des normes et pratiques recommandées (SARP) qui veulent que chaque État contractant adopte une approche systémique globale de la supervision incluant des audits obligatoires aux fins de l'examen du niveau de mise en œuvre des

dispositions relatives à la sûreté. La mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 17 est à son tour suivie grâce au Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI.

1.6 Par ailleurs, le Programme universel d'audits de sûreté repose sur l'idée que l'État supervise la sûreté du transporteur aérien commercial, l'objectif étant de s'assurer que le secteur aéronautique national répond à des exigences équivalentes ou supérieures à celles fixées dans les SARP de l'OACI afin de garantir un niveau acceptable de sûreté.

## 2. SITUATION

2.1 Pour l'exécution du programme national de supervision, le personnel technique spécialisé doit se rendre dans les différentes stations internationales où l'exploitant aérien exerce son activité. Toutefois, les visas d'entrée parfois exigés sont devenus un obstacle à la conduite efficace du programme, la procédure de délivrance et les frais y afférents étant conçus pour des visas touristiques, ce qui va à l'encontre de l'objectif des missions d'inspection en aboutissant le plus souvent à des refus de visa et, par conséquent, à la non-exécution du programme.

2.2 Face à cette situation, la République bolivarienne du Venezuela s'est vue contrainte de chercher des solutions au problème, qui cause des retards inutiles, notamment dans l'audit des stations internationales où les exploitants aériens s'implantent nouvellement et dans les inspections nécessaires à la certification des compagnies aériennes, ce qui compromet la sécurité et la sûreté de l'aviation, ainsi que les normes techniques internationales en vigueur.

## 3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède, il apparaît nécessaire que les États examinent la question afin de réfléchir à une solution différente, qui respecte les dispositions gouvernementales en matière d'immigration sans affecter l'activité de l'aviation civile. En conséquence, il est suggéré que, dans le cadre de leur coopération, les États membres de la prestigieuse organisation qu'est l'OACI envisagent l'introduction d'un visa spécial pour le personnel technique de l'aviation selon une procédure simplifiée, en détaillant et en validant, entre autres aspects, l'objet et la portée de la mission, ainsi que sa durée, compte tenu de la dynamique propre à cet important secteur. De même, il est recommandé d'ouvrir un canal de coopération par l'intermédiaire des ambassades accréditées pour faciliter la procédure, étant donné que les visites des équipes techniques sont courtes et effectuées à des fins autres que le tourisme ; on pourrait même envisager la suppression de l'obligation de visa pour ce type de mission dans les États qui envisageraient ce genre de politique d'admission sur leur territoire.