



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 40 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

ARTICLE 12 DE LA CONVENTION DE CHICAGO : MÉCANISME DE COMMUNICATION ET DIRECTIVES DE SOUTIEN À LA MISE EN OEUVRE

(Note présentée par le Brésil et les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'article 12 de la Convention de Chicago jette les bases de la coopération entre les États pour la promotion de la conformité aux règles et règlements pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Le Brésil et les États-Unis reconnaissent que la coopération dans le domaine de l'aviation civile, surtout en ce qui concerne la mise en œuvre de l'article 12, renforcera la sécurité des vols. En particulier, et s'agissant de la mise en œuvre de la réglementation aéronautique, la notification et la communication immédiates de violations présumées entre les autorités aéronautiques sont nécessaires. En conséquence, dans le but de renforcer la sécurité et promouvoir le respect des Règles de l'air, l'OACI devrait créer un groupe de travail juridique et technique chargé d'évaluer les difficultés rencontrées dans la notification et la communication de violations présumées, et élaborer et recommander un mécanisme approprié pour une notification efficace et en temps utile de ces violations. Ce groupe de travail devrait aussi élaborer des procédures communes et les meilleures pratiques en ce qui concerne la préparation des enquêtes et les cas d'application, notamment les éléments de preuve et des documents suffisants.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître que la sécurité de l'aviation est au cœur des objectifs de l'OACI et que la mise en œuvre de l'article 12 est essentielle pour l'atteinte de cet objectif ;
- b) reconnaître que les questions de sécurité qui n'entraînent pas des accidents ou des incidents restent importantes puisqu'elles peuvent permettre d'identifier un risque pour la sécurité de l'aviation ;
- c) demander au Conseil de l'OACI de créer un groupe de travail juridique et technique, au sein du Comité juridique, qui sera chargé d'examiner les mécanismes d'appui à la mise en œuvre de l'article 12 ;
- d) conclure que le groupe de travail devrait élaborer un processus efficace à utiliser entre les autorités aéronautiques concernées pour la notification et la communication efficaces et en temps voulu de violations alléguées, et recommander à l'OACI et aux États membres d'adopter ledit processus ; et mettre en place les procédures communes recommandées ainsi que les meilleures pratiques en matière de préparation d'enquêtes et de cas d'application, notamment la collecte d'éléments de preuve et de documents suffisants.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité ainsi qu'à la Stratégie d'exécution de soutien — Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Annexe 2 — <i>Règles de l'air</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300, Convention de Chicago) dispose en son article 12 :

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

1.2 Ces dispositions font obligation aux États de s'assurer que les transporteurs aériens et d'autres personnes qui exploitent des aéronefs portant la marque de leur nationalité à l'étranger, se conforment aux règles d'exploitation en vigueur dans l'État d'accueil. Par conséquent, la conformité aux règles et règlements de chaque État sur cette question, harmonisés avec les normes établies par la Convention de Chicago, peut contribuer considérablement au respect de ces règles. Étant donné qu'il n'est pas toujours possible d'harmoniser l'ensemble des règles et règlements nationaux, l'OACI joue un rôle important en informant les États membres sur les différences d'ordre réglementaire susceptibles d'avoir une incidence négative sur la sécurité des vols.

1.3 En outre, bien qu'elle soit essentielle pour garantir la sécurité des vols, la mise en œuvre des dispositions de l'article 12 n'est pas toujours efficace. L'une des causes étant l'absence de mécanismes de communication efficaces et en temps utile entre les autorités aéronautiques, qui peut être un facteur de l'absence de notification des cas. L'un des problèmes recensés concerne la pratique actuelle en matière de transmission et de réception de la notification d'une éventuelle violation qui varie selon les États, et peut être inefficace. Les violations mineures peuvent être ignorées et négligées à la fois par l'État d'occurrence et par l'État notifié, avec une incidence négative sur la sécurité de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 La présente note décrit succinctement les obstacles auxquels les États se heurtent lorsqu'ils veulent veiller au respect avec diligence des règles nationales d'exploitation par le personnel navigant technique et les exploitants aériens. Dans leurs enquêtes sur l'application et les cas dans lesquels

du personnel navigant technique et des exploitants aériens étrangers sont impliqués, les organismes de réglementation collaborent souvent avec des autorités aéronautiques partenaires en utilisant des méthodes inefficaces qui ne permettent pas de résoudre les problèmes de sécurité de manière efficace et opportune.

2.2 C'est pourquoi l'une des causes de la non-uniformité dans l'application tient au moyen lourd utilisé généralement pour notifier la violation présumée à l'État de l'exploitant. L'État de l'opérateur dépend de l'autorité aéronautique de l'État d'occurrence pour établir un rapport d'enquête étayé par des preuves suffisantes. La communication d'un rapport d'enquête à l'État de l'exploitant peut prendre beaucoup de temps et, souvent, plusieurs organismes peuvent y être impliqués. La communication des rapports par les canaux diplomatiques pour les cas courants pourrait notamment être dissuasive pour le partage des informations sur les violations et les écarts relativement mineurs.

2.3 La promotion de la sécurité de l'aviation dans le monde requiert la coopération et une communication rapide et fluide entre les États, en particulier leurs autorités aéronautiques, sur les violations présumées. Un système commun de communication et de réception sur ces violations, basé sur des règles de procédure communes en matière de communication, contribuerait beaucoup à l'atteinte de cet objectif partagé. Des canaux automatiques de communication pourraient être établis entre les autorités afin que les notifications de violations présumées des règles applicables sur le territoire d'un État par le personnel navigant technique ou des exploitants d'un autre État soient immédiatement communiquées et traitées, dans le respect des règles et dans les meilleurs délais suivant ces violations.

2.4 Vu ces écueils, l'Assemblée devrait demander au Conseil de l'OACI de créer un groupe de travail juridique et technique au sein du Comité juridique afin d'évaluer, et d'œuvrer à l'amélioration du processus de notification et de communication entre les États, avec l'appui du Secrétariat de l'Organisation. Le groupe de travail devrait tenir compte du caractère formel et du contenu des documents relatifs à toutes les phases d'une enquête.

2.5 Les questions que le groupe de travail devrait résoudre lors de l'examen des procédures de mise en œuvre des dispositions de l'article 12, sont les suivantes :

- i) la notification en temps voulu à l'État du personnel navigant technique ou de l'exploitant de toute allégation de violation ;
- ii) l'élaboration d'un processus de communication des documents du rapport d'enquête à l'autorité aéronautique compétente et des informations sur la législation applicable ;
- iii) la création d'un portail hébergé par l'OACI pour la notification des violations présumées aux autorités aéronautiques et la facilitation de la communication ;
- iv) l'élaboration d'une procédure de retour d'information sur la mise en œuvre des procédures dans un État étranger à l'autorité aéronautique de l'État où la violation présumée s'est produite ;
- v) la désignation de personnes à contacter dans les États responsables des notifications et des communications liées aux violations alléguées. Cette liste serait tenue à jour par le Secrétariat de l'OACI et contribuerait à l'amélioration de la communication entre les autorités aéronautiques ;
- vi) un mécanisme permettant aux autorités aéronautiques de fournir des précisions ou des preuves supplémentaires sur la violation présumée, s'il y a lieu ;

- vii) les procédures et les meilleurs pratiques communes recommandées en ce qui concerne la préparation des enquêtes et les cas d'application, notamment des éléments de preuve et des documents suffisants.

2.6 À la fin de ses travaux, le groupe de travail devrait rendre compte au Conseil et lui fournir une compilation des procédures et des meilleures pratiques communes recommandées, et formuler des recommandations sur les questions susmentionnées.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de la teneur de la présente note, il est entendu que l'absence de procédures communes et claires sur la mise en œuvre des dispositions de l'article 12 de la Convention de Chicago pourrait poser un risque pour la sécurité de l'aviation. Il faut que l'Assemblée se penche sur cette question en demandant à l'OACI d'élaborer une approche recommandée qui renforce la communication entre les États membres et, par conséquent, la conformité aux règles de sécurité.

3.2 La création d'un groupe de travail juridique et technique chargé de recenser les meilleures pratiques dans la mise en œuvre des dispositions de l'article 12 et d'élaborer un processus de notification et de communication dans de plus brefs délais permettra de renforcer la sécurité de l'aviation mondiale.