



ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

INITIATIVE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE BASE DE DONNÉES DE  
CONSULTATION ACTUALISÉ, PARTAGÉ ET SÛR POUR LES ÉTATS EN VUE DE  
VALIDER LA LÉGALITÉ DES CERTIFICATS ET DES LICENCES

(Note présentée par la Colombie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail vise à faire ressortir l'importance de l'échange de renseignements pour permettre aux États de bénéficier de données opportunes et d'une communication efficace en ce qui concerne les aéronefs qui assurent des services de transport aérien international réguliers et non réguliers, l'échange de renseignements concernant la navigabilité entre les États de conception et les États d'immatriculation, et les licences des pilotes desdits aéronefs.

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

- a) à prendre acte de la présente initiative ;
- b) à demander à l'OACI de déterminer les orientations pour la mise en œuvre des sites ou des moyens d'échange de renseignements ;
- c) à prier instamment les États contractants de faciliter l'accès aux bases de données de consultation actualisées afin de vérifier la validité des permis et des licences ;
- d) à demander aux bureaux régionaux d'établir les mécanismes d'échange de ces renseignements et de faciliter les consultations.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 9892, <i>Rapport du Comité exécutif de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 9899, <i>Rapport de la Commission technique de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, juillet 2007 Initiative pour l'adoption de plateformes technologiques d'information dans le domaine AVSEC

<sup>1</sup> Original : espagnol.

## 1. INTRODUCTION

1.1 En accord avec le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, des systèmes d'information qui permettent de partager et d'échanger des données entre États font partie intégrante et sont d'une importance capitale pour mettre en place un système d'aviation civile internationale harmonisé, garantissant des conditions de sûreté, d'efficacité et de sécurité.

1.2 On peut observer que le thème du partage des renseignements est devenu pertinent pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans de nombreuses circonstances. À titre de référence, on peut citer les notes de travail et/ou les conclusions qui ont été examinées lors de la session dernière de l'Assemblée.

### 1.3 **Rapport du Comité exécutif de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée (Doc 9892), point 54**

1.3.1 *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) — Plan d'action stratégique — 2011-2016.* Parmi les sept domaines stratégiques essentiels qui ont été présentés dans le cadre d'une nouvelle stratégie de sûreté de l'aviation, appelée ICASS — Plan d'action stratégique 2011-2016, on a examiné l'importance de l'échange de renseignements entre États au titre de la stratégie n° 3, qui se lit : *Promouvoir l'échange de renseignements entre les États membres pour les sensibiliser aux menaces et aux tendances concernant les opérations de l'aviation civile.*

### 1.4 **Rapport de la Commission technique (Doc 9899), points 7 et 8**

« 8.5 Il est signalé que la croissance constante du trafic aérien et la demande du public et des politiciens d'augmenter de façon sûre la capacité du système mondial de navigation aérienne exercent une pression sur l'OACI pour qu'elle aide les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, et les États contractants, à atteindre leur objectif qui est de permettre à plus d'aéronefs d'utiliser l'espace aérien déjà encombré. La Commission est informée de ce que les activités concernant l'efficacité sont structurées autour de trois domaines clés devant produire des résultats :

- a) optimisation de l'espace aérien et de la structure des routes ;
- b) amélioration de l'efficacité et de la capacité des aéroports ;
- c) **amélioration de l'efficacité du système grâce à l'échange de renseignements et à la création d'outils et de techniques de prise de décisions misant sur la collaboration.** » (Caractères gras ajoutés)

### 1.4.1 **Questions 25 et 26 (A36-WP/357)**

1.4.1.1 *Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation : Mise en commun des renseignements en matière de sécurité.* À ce sujet, la Colombie avait présenté à la Commission la note A36-WP/201 dans laquelle on rappelait l'importance de la conclusion 2.1, alinéa d), de la DGCA/06 concernant l'échange de renseignements sur la navigabilité. La Commission a indiqué que l'OACI comptait actuellement sur des ressources pour mener à bien l'étude de viabilité de l'établissement d'une application de base de données pour que les États contractants échangent des renseignements concernant la navigabilité. La Commission a aussi pris note de la

proposition formulée par la Colombie visant à ce que les États fournissent des experts pour aider à l'exécution de cette tâche.

1.4.2 *Point 26 : Reconnaissance des certificats et licences émis par d'autres États.* En ce sens, et en coordination avec ce thème, la possibilité a été présentée dans des conférences et des réunions de l'aviation civile de mettre en œuvre une application élargie de base de données, partagée et sûre, pour les États membres de l'OACI qui désirent volontairement partager des renseignements concernant les aéronefs qui assurent des vols réguliers et non réguliers entre lesdits États, à laquelle on pourrait accéder au moyen d'un réseau privé, sûr et centralisé qui faciliterait l'échange opportun de renseignements relatifs à la navigabilité des avions qui assurent des services de transport aérien international réguliers et non réguliers.

1.4.3 *Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation. Culture juste et données sur la sécurité.* Dans la note A36-WP/97, les États-Unis examinaient les améliorations considérables en matière de sécurité qui ont été réalisées grâce à l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), et faisaient ressortir la nécessité de renforcer sa portée et d'échanger des données sur la sécurité pour continuer à abaisser le taux d'accident. L'accès aux données est un élément vital de l'analyse des risques et tous les États contractants de l'OACI devraient participer à cette initiative afin d'appuyer les SMS et de permettre une prise de décisions fondée sur des données pour diminuer les cas d'accident et d'incident.

1.5 **Résolution A36/1 (renumérotée A36-13), Appendice G — Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite**

« L'Assemblée décide :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;
2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs ou aux différentes catégories de personnel navigant, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages. »

1.6 *Le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, juillet 2007* vise un objectif et se fonde sur une philosophie qui sont comparables à ceux du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750). Ces deux plans ont été élaborés avec la participation étroite de l'industrie et constituent un cadre commun pour assurer la coordination des initiatives régionales, sous-régionales, nationales et individuelles. Dans l'Appendice A « *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* », l'Assemblée prie instamment les États contractants de renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :

« a) en mettant les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public ;

- b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
- c) en favorisant une culture juste en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées ;
- d) en communiquant les données sur les accidents et les incidents comme l'exige l'OACI. »

Initiative pour l'adoption de plateformes technologiques d'information dans le domaine AVSEC présentée par la Colombie, dans laquelle l'Assemblée est invitée à favoriser le développement de ces plateformes qui permettront aux États de disposer de renseignements en temps opportun et de façon efficace, se rapportant notamment à la sûreté et aux menaces pesant sur l'aviation civile.

## 2. ANALYSE

2.1 Sur la base des références ci-dessus, on constate dans les différentes notes de travail sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ainsi que dans les délibérations de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI qu'il est actuellement nécessaire pour l'aviation civile internationale que soient échangés des renseignements afin de faire face aux différents problèmes qui peuvent se présenter pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. À cette fin, il faut disposer d'une base de données de consultation actualisée pour les États membres de l'OACI, qui pourrait être consultée sur la page web des autorités de l'aviation civile et dont l'accès serait restreint grâce à un code réservé aux États contractants et autres États qui souhaiteraient partager des renseignements, ce qui à l'évidence rehausserait le niveau d'efficacité, de sûreté et d'harmonisation dans la quête pour un système d'aviation civile internationale.

2.2 Dans la Résolution 26/1 (renumérotée A36-6), l'Assemblée prie instamment tous les États contractants :

- a) de mettre en place des conditions et des procédures régissant l'autorisation et la surveillance des activités des exploitants certifiés par d'autres États contractants ainsi que de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
- b) de reconnaître la validité des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, si les conditions qui ont régi la délivrance des permis sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales applicables spécifiées dans l'Annexe 6, 1<sup>re</sup> Partie et 3<sup>e</sup> Partie, Section II ;
- c) de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour vérifier les conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences, en application de l'article 33 de la Convention et des normes pertinentes ;
- d) d'établir des règles d'exploitation régissant l'admission des exploitants aériens étrangers à l'intérieur de leur territoire, conformément à la Convention, de façon non discriminatoire et en harmonie avec les normes, lignes directrices et procédures de

l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de tenir au minimum les coûts et le fardeau pour les États contractants et les exploitants ;

- e) d'éviter d'appliquer unilatéralement des règlements d'exploitation et des mesures d'admission des exploitants d'autres États contractants qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'utilisation inappropriée de l'aviation pour commettre des délits appelle des mesures énergiques de l'aviation civile dans son ensemble, par l'intermédiaire de l'OACI, pour éviter que ces pratiques ne viennent détériorer la crédibilité d'un État en ce qui concerne la validité et la portée des documents délivrés dans d'autres États lorsqu'ils ne peuvent être vérifiés directement.

— FIN —