



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### **COORDINATION DES ACTIVITÉS DES PAYS QUI METTENT EN ŒUVRE DES PROGRAMMES D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES AÉRONEFS ÉTRANGERS ET UTILISATION DES RÉSULTATS ISSUS DES INSPECTIONS**

(Note présentée par la Fédération de Russie)

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note examine les problèmes liés aux inspections d'aéronefs étrangers sur l'aire de trafic des aéroports internationaux d'un certain nombre de pays.

Les inspections d'aéronefs étrangers sur l'aire de trafic des aéroports ne sont pas monnaie courante et sont encore classées comme des inspections régionales, ce qui réduit l'efficacité des programmes de supervision des activités des exploitants. Étant donné qu'elles sont en voie de se généraliser, il faut coordonner les activités des différents pays, rassembler les données issues de l'expérience acquise dans le cadre des inspections et tirer parti des résultats de celles-ci.

La présente note traite du danger que les renseignements tirés des inspections d'aéronefs étrangers servent à une concurrence déloyale entre les exploitants. Elle appelle l'attention sur le fait que certains États utilisent les résultats des inspections pour imposer des sanctions aux activités d'exploitants d'autres pays de la région. L'application de sanctions aux exploitants nécessite l'adoption de procédures et de conditions acceptées de façon générale.

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

- a) à demander aux pays de fournir dans les meilleurs délais des renseignements sur leurs programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, ou sur les programmes d'autres pays auxquels ils ont adhéré, de publier les principes régissant l'exécution des inspections et de collaborer avec les autres pays participants pour les informer des résultats des inspections et des propositions de mesures à prendre à l'encontre des exploitants ;
- b) à recommander que le Conseil analyse les problèmes rencontrés par les pays et les exploitants dans l'exécution des inspections des équipages et des aéronefs ainsi qu'en ce qui concerne l'utilisation des résultats des inspections, et qu'il élabore des recommandations supplémentaires à l'intention des pays participants ;
- c) à recommander que le Conseil établisse des principes visant à prévenir l'utilisation inappropriée des renseignements acquis par les pays dans le cadre des inspections des aéronefs étrangers.

*Objectifs  
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.

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

<i>Incidences financières :</i>	Il est possible que des ressources supplémentaires soient nécessaires pour l'analyse des problèmes examinés dans la présente note.
<i>Références :</i>	A37-WP/205 Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les premières évaluations de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) ont eu lieu en Union européenne. Des programmes similaires ont par la suite été adoptés ailleurs, notamment par la Fédération de Russie et quelques pays de la Communauté d'États indépendants (CEI).

1.2 Les programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers sont adoptés et exécutés par un pays ou un groupe de pays conformément aux articles 12 et 16 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300).

1.3 La Fédération de Russie examine actuellement l'inspection des aéronefs étrangers sur son territoire et l'inspection des aéronefs russes dans les autres pays afin d'aider les pays participants à créer un système efficace pour la surveillance continue des activités des exploitants certifiés et comme outil pour faciliter l'alignement des règlements nationaux sur les règles et procédures internationales.

1.4 La mise en œuvre de programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers a un effet global positif mais entraîne un certain nombre de problèmes importants. Par exemple :

- a) les programmes d'inspection des aéronefs étrangers ne sont pas mis en œuvre partout et, dans la plupart des pays participants, ils ne sont pas un élément permanent d'un mécanisme de supervision des activités des exploitants étrangers ;
- b) les inspecteurs des différents pays ne suivent pas les mêmes approches pour évaluer le degré d'incidence des écarts qu'ils constatent durant les inspections des équipages et des aéronefs ;
- c) les procédures pour la communication des renseignements sur les résultats d'une inspection à la fois à l'État de l'exploitant et à l'État d'immatriculation de l'aéronef n'ont pas été suffisamment élaborées, ce qui empêche d'agir rapidement quand un problème est trouvé au cours d'une inspection ;
- d) la question de la protection des renseignements issus des résultats des inspections n'a pas encore été résolue, ce qui n'élimine pas la possibilité que des concurrents malhonnêtes utilisent ces renseignements et donne par conséquent lieu à une ambiguïté quant aux buts de l'inspection des aéronefs étrangers.

## 2. CADRE RÉGIONAL POUR L'EXÉCUTION DES INSPECTIONS DES ÉQUIPAGES ET DES AÉRONEFS

2.1 Les programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers sont actuellement mis en œuvre à un niveau régional. D'après les renseignements dont nous disposons à ce stade, les équipages et les aéronefs des compagnies aériennes russes sont inspectés dans le cadre d'un programme SAFA dans des pays de l'Union européenne et dans certains pays de la CEI. Ils feraient l'objet d'inspections similaires dans le cadre de vols effectués aux États-Unis et au Canada.

2.2 La Fédération de Russie possède elle aussi un programme d'inspection des aéronefs étrangers, qui s'applique de façon générale, y compris aux exploitants nationaux. Les principes des inspections sont ceux qui figurent dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335).

2.3 L'article 12 de la Convention relative à l'aviation civile internationale exige des pays participants qu'ils respectent les règlements établis par les autres pays pour l'exploitation aérienne. Cela dit, les inspections ont un effet positif non seulement parce que les exploitants en subissent dans les autres pays, mais aussi parce que leur propre pays effectue des inspections similaires pour les vols réalisés sur son territoire.

2.4 Étant donné que les pays participants n'ont pas tous aligné au même degré leurs règles sur les règlements et procédures internationaux, les inspections d'aéronefs étrangers ne produisent pas toujours les résultats souhaités. Pour ne pas subir de sanctions, certains exploitants ne cherchent qu'à éviter une répétition des défauts les plus fréquemment notés, sachant que les mêmes observations ne seront pas faites dans d'autres régions. Il en résulte que les inspections ne sont pas effectuées de façon plus détaillée que ne l'exige un pays ou un groupe de pays particuliers d'une même région.

2.5 Il est juste de dire que ces inspections seront efficaces, à condition que des programmes d'inspection similaires soient adoptés par la plupart des pays participants.

2.6 Les nouveaux principes et conditions d'exécution et d'utilisation des inspections devraient être définis par l'OACI avant d'être mis en application par un pays ou un groupe de pays donnés. À cet égard, il importe d'envisager la fourniture dans les meilleurs délais de renseignements sur les programmes d'inspection des aéronefs étrangers adoptés par les pays, en vue d'une coordination des activités et de la fourniture d'une assistance mutuelle pour atteindre les résultats escomptés des inspections.

## 3. ÉVALUATION DU DEGRÉ D'INCIDENCE D'UN ÉCART PARTICULIER CONSTATÉ AU COURS D'UNE INSPECTION DE LA SÉCURITÉ D'UN VOL

3.1 Les éléments d'instruction sur l'évaluation du degré de danger d'un écart constaté et les recommandations de mesure à prendre figurent dans le Doc 8335, 6<sup>e</sup> Partie, Chapitre 6.

3.2 Durant l'analyse des résultats d'une inspection SAFA, il arrive parfois qu'une conclusion à propos du degré de danger d'un écart constaté découle d'une opinion subjective sur la nature de l'écart, opinion qui est basée sur l'expérience personnelle de l'inspecteur.

3.3 Il n'a pas été établi de procédures pour l'examen des résultats de l'inspection d'un équipage et d'un aéronef avec la participation de l'État de l'exploitant, de l'État d'immatriculation et de

l'exploitant. Il est crucial d'envisager la possibilité que les résultats de conclusions erronées sur le degré de danger d'un écart constaté servent à l'examen de la question de savoir si le pays de l'exploitant et l'exploitant même sont capables de respecter les dispositions de l'article 12 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Des erreurs de ce type et l'impossibilité réelle de les corriger minent la confiance envers les résultats et l'efficacité des programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers.

#### **4. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR LES RÉSULTATS DES INSPECTIONS À L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT ET À L'ÉTAT D'IMMATRICULATION**

4.1 Compte tenu des dispositions des articles 12 et 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale, l'État de l'exploitant et l'État d'immatriculation ont directement intérêt à obtenir des renseignements sur les inspections des équipages et des aéronefs. La réception en temps utile de ces renseignements augmenterait l'efficacité des procédures de supervision continue des activités des exploitants.

4.2 Trop souvent, les renseignements sur les résultats d'une inspection ne sont pas envoyés ou le sont après un délai considérable, après que de nombreuses observations sur l'exploitant inspecté ont été formulées et que la situation a atteint un niveau critique.

4.3 Pour assurer la réception en temps utile des renseignements sur les résultats des inspections, la Fédération de Russie a mis en place une procédure exigeant des exploitants russes qu'ils informent dans les meilleurs délais les autorités aéronautiques des inspections effectuées, et une prescription a été introduite concernant l'échange des renseignements sur les résultats des inspections des aéronefs et des équipages avec les autorités aéronautiques des États de l'exploitant et d'immatriculation.

4.4 La Fédération de Russie a élaboré et teste actuellement un système de collecte et d'enregistrement des résultats des inspections d'aéronefs réalisées sur son territoire et des inspections d'exploitants russes effectuées dans d'autres pays. Des renseignements donnent à croire que des systèmes similaires sont en place dans d'autres pays qui ont accepté le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers. L'échange entre pays participants de l'information accumulée dans les bases de données sur les résultats des inspections résoudra le problème de la communication en temps utile des renseignements sur les inspections et facilitera l'examen de ces résultats.

4.5 Afin d'aider à l'échange des renseignements sur les résultats des inspections entre les services d'aviation civile des pays participants, l'OACI devrait envisager d'élaborer des dispositions pour faire en sorte que les bases de données mises sur pied utilisent des formats normalisés visant à simplifier l'échange des données.

#### **5. PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS ISSUS DES RÉSULTATS DES INSPECTIONS**

5.1 Le pays qui inspecte un aéronef obtiendra des renseignements sur les activités de l'exploitant. Pour celui-ci, ces renseignements sont importants, car ils peuvent l'aider à prendre des mesures appropriées pour améliorer les activités de ses sous-divisions.

5.2 Les renseignements issus des inspections peuvent également être utiles à d'autres exploitants, en leur permettant de prendre des mesures correctrices sur-le-champ au lieu d'attendre de recevoir les résultats des inspections de leurs propres équipages et aéronefs. Il est donc dans l'intérêt des pays qui ont adopté un programme d'évaluation de sécurité, pour leurs propres aéronefs comme pour les aéronefs étrangers, de partager ces renseignements avec les autres exploitants qui ont mis en place des procédures de surveillance continue et d'inspection.

5.3 En dépit de l'effet positif de la diffusion des renseignements sur les résultats des inspections, il y a un danger que ces renseignements servent à une concurrence déloyale entre les exploitants. Vu le danger, examiné au § 3.3, concernant l'objectivité des conclusions formulées sur la base des résultats des inspections et la nécessité, traitée au § 4.5, de mettre sur pied un format de base de données unique pour les résultats des inspections, la méthode de diffusion des renseignements en question exige une attention particulière.

## 6. CONCLUSION

6.1 Les programmes d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers augmentent l'efficacité des procédures de surveillance continue des exploitants. Il est probable qu'ils se généralisent dans les pays participants.

6.2 La mise en œuvre d'un programme d'évaluation de la sécurité des équipages et des aéronefs s'accompagne d'un certain nombre de problèmes objectifs liés à la maturité insuffisante des principes régissant l'exécution des inspections des exploitants étrangers et l'utilisation des résultats de ces inspections. Un examen spécial de ces problèmes permettra d'élever le niveau de coordination entre les pays quand ils mettront en œuvre leur programme de surveillance continue des exploitants.