



OACI

Doc 9734

Manuel de supervision de la sécurité Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité

Troisième édition, 2017



Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 9734

Manuel de supervision de la sécurité Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité

Troisième édition, 2017

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Deuxième édition, 2006

Troisième édition, 2017

Doc 9734, Manuel de supervision de la sécurité
Partie A — Mise en place et gestion d'un système national
de supervision de la sécurité

N° de commande : 9734A

ISBN 978-92-9258-393-4

© OACI 2018

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AVANT-PROPOS

Le présent manuel énonce les responsabilités, fonctions et obligations des États membres de l'OACI en matière de supervision de la sécurité de l'aviation qui découlent de leurs obligations en qualité de signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale (« Convention de Chicago »). Le manuel s'adresse aux autorités de l'État et se veut un guide pour aider les États à mettre en place et à gérer un système national efficace et durable de supervision de la sécurité par la mise en œuvre des huit éléments cruciaux du système.

Le manuel adopte la définition de la « supervision de la sécurité » qui figure dans l'Annexe 19 à la Convention de Chicago — *Gestion de la sécurité* (deuxième édition, juillet 2016) :

« Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité ».

Le manuel est axé sur les huit éléments cruciaux retenus comme composantes essentielles d'un système national de supervision de la sécurité. Ces éléments cruciaux sont les suivants :

- EC-1 — Législation aéronautique de base ;
- EC-2 — Règlements d'exploitation spécifiques ;
- EC-3 — Système national et fonctions de l'État ;
- EC-4 — Personnel technique qualifié ;
- EC-5 — Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité ;
- EC-6 — Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation ;
- EC-7 — Obligations de surveillance ;
- EC-8 — Résolution des problèmes de sécurité.

La première édition du présent manuel, qui a été rédigée avec le concours du Groupe d'étude sur les audits de supervision de la sécurité, portait sur les systèmes de supervision de la sécurité dans le cadre de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. La deuxième édition portait sur la transition vers une approche systémique globale couvrant toutes les dispositions liées à la sécurité dans toutes les Annexes à la Convention qui contiennent des dispositions intéressant la sécurité. Cette troisième édition a été élaborée pour tenir compte de l'adoption de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 à la Convention de Chicago — *Gestion de la sécurité* (deuxième édition, juillet 2016) et pour fournir des orientations supplémentaires.

Pour permettre de maintenir la pertinence et l'exactitude du présent manuel, n'hésitez pas à nous communiquer vos suggestions d'améliorations du format, du contenu ou de la présentation. Les recommandations ou suggestions seront examinées attentivement et, si elles sont jugées utiles, seront incluses dans la prochaine édition du manuel. Des révisions régulières permettront de maintenir la pertinence et l'exactitude de ce manuel. Prière d'adresser tout commentaire concernant le présent manuel à la :

Secrétaire générale
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boul. Robert-Bourassa
Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Objectifs du manuel.....	1-1
1.2 À propos du manuel	1-2
1.3 Documents OACI de référence	1-2
1.4 Définitions et terminologie	1-2
1.5 Abréviations et acronymes	1-5
Chapitre 2. La supervision de la sécurité : une obligation.....	2-1
2.1 Considérations générales.....	2-1
2.2 Responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité	2-3
2.3 Système national de supervision de la sécurité (SNSS).....	2-4
2.4 Engagement de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation	2-4
2.5 Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité	2-6
Chapitre 3. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité	3-1
3.1 Législation aéronautique de base (EC-1).....	3-1
3.2 Règlements d'exploitation spécifiques (EC-2).....	3-3
3.3 Système national et fonctions de l'État (EC-3)	3-7
3.4 Personnel technique qualifié (EC-4).....	3-10
3.5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-5)	3-12
3.6 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (EC-6)	3-14
3.7 Obligations de surveillance (EC-7).....	3-17
3.8 Résolution des problèmes de sécurité (EC-8).....	3-19
Appendice. Documents de référence	App-1

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 OBJECTIFS DU MANUEL

1.1.1 Le présent manuel a été conçu pour mettre l'accent sur les responsabilités, fonctions et obligations d'un État membre de l'OACI en matière de supervision de la sécurité, ainsi que pour donner des renseignements et des orientations aux décideurs gouvernementaux sur la mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS) efficace et durable, grâce à la mise en œuvre des huit éléments cruciaux d'un tel système.

1.1.2 Dans le présent manuel, le terme « État » désigne l'autorité de base, signataire de la Convention, qui normalement établit une Autorité de l'aviation civile (AAC) ainsi que d'autres autorités dans le domaine de l'aviation. L'État nomme en outre un chef de l'Autorité de l'aviation civile doté de pouvoirs lui permettant d'exercer l'autorité sur les activités d'aviation civile dans l'État, selon les dispositions applicables.

1.1.3 L'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* (deuxième édition, juillet 2016) définit comme suit la supervision de la sécurité :

« Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité ».

Note.— Dans les première (1999) et deuxième (2006) éditions du Doc 9734, Partie A, la supervision de la sécurité était définie comme suit :

« une fonction par laquelle les États assurent l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures correspondantes qui concernent la sécurité figurant dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et dans des documents OACI connexes ».

1.1.4 Dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, les huit éléments cruciaux d'un système SNSS sont utilisés pour évaluer les moyens d'un État en matière de supervision de la sécurité ainsi que pour les enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation (à l'exception des EC-6 et EC-7 qui ne s'appliquent pas à ce domaine). Cette approche est conforme à la Note 3 de l'Appendice 1 à l'Annexe 19, qui dispose que les EC d'un SNSS sont appliqués, selon qu'il convient, aux autorités qui assurent des fonctions de supervision de la sécurité ainsi qu'aux autorités qui conduisent les enquêtes sur les accidents et les incidents ou d'autres activités de gestion de la sécurité relevant de l'État.

1.1.5 La Note 1 du Chapitre 3 de l'Annexe 19 précise que « les éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS), qui sont énumérés à l'Appendice 1, constituent le fondement d'un PNS (programme national de sécurité) ». Ces EC sont expressément visés par le présent manuel, tandis que d'autres aspects des responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité sont traités dans le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859).

1.2 À PROPOS DU MANUEL

1.2.1 Les responsabilités, fonctions et obligations ainsi que les orientations correspondantes qui sont traitées dans le présent manuel proviennent de différentes sources, notamment la Convention de Chicago et ses Annexes, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et les éléments indicatifs que l'OACI publie pour aider les États membres dans l'application des SARP.

1.2.2 Le présent manuel intègre également les données d'expérience ainsi que les enseignements tirés par l'OACI des audits de supervision de la sécurité, des missions de validation, et autres activités menées depuis le lancement de l'USOAP en 1999.

1.3 DOCUMENTS OACI DE RÉFÉRENCE

Les documents de l'OACI auxquels il est fait référence dans le présent manuel et dans d'autres publications de référence de l'OACI sont énumérés à l'Appendice. Ils donnent des indications supplémentaires sur la supervision des personnes et des organismes qui conduisent des activités d'aviation civile.

1.4 DÉFINITIONS ET TERMINOLOGIE

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome certifié. Aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Audit. Processus systématique, indépendant et documenté d'obtention et d'évaluation objective d'informations probantes afin de déterminer la mesure dans laquelle les exigences et critères d'audit sont respectés.

Autorité de l'aviation civile (AAC). Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit leur titre, directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, techniques (navigation aérienne et sécurité de l'aviation) et économiques (aspects commerciaux du transport aérien).

Cadre en ligne (pour la CMA de l'USOAP). Suite d'applications intégrées web, regroupées sous différents modules, permettant aux États d'accéder à des informations et à des données, de les soumettre et de les obtenir, dans le cadre du programme OACI de surveillance continue et de communication d'informations et de documentation de sécurité, selon la méthode de surveillance continue de l'USOAP.

Certificat d'aérodrome. Certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

Circulation aérienne. Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Enquêteur (sur un accident ou incident). Personne chargée, sur la base de sa qualification, de la responsabilité de participer à la conduite et au contrôle d'une enquête.

État de conception. L'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Étude aéronautique. Étude d'un problème aéronautique effectuée dans le but de définir des solutions possibles et d'en choisir une qui soit acceptable et offre un niveau acceptable de sécurité.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un aéronef, d'un aéroport ou d'une activité liée à l'aviation.

Inspecteur. Personne qualifiée et habilitée par l'État à mener des activités de supervision pour l'aviation civile.

Inspection. Examen d'activités, de produits ou services spécifiques du titulaire (ou demandeur) d'une licence, d'un certificat, d'une approbation ou d'une autorisation, effectué par des inspecteurs de l'aviation civile pour confirmer le respect des exigences attachées à la licence, au certificat, à l'approbation ou à l'autorisation déjà émis (ou en cours d'émission) par l'État.

Législation. Terme générique qui comprend la législation aéronautique de base et les règlements d'exploitation spécifiques, définis respectivement dans les Éléments cruciaux 1 et 2 d'un système national de supervision de la sécurité.

Manuel d'aéroport. Manuel qui fait partie de l'assurance sécurité dans le cadre d'une demande de certificat d'aéroport et qui contient les renseignements exigés par le processus de certification de l'État ainsi que les renseignements à utiliser par le personnel opérationnel de l'aéroport dans l'exercice de ses fonctions.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) ou sont classés conformément à ces Instructions.

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Permis d'exploitation aérienne (AOC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Personne autorisée. Personne ayant reçu du Directeur général de l'aviation civile (DGAC) ou d'un représentant officiel équivalent une autorisation écrite lui donnant le pouvoir d'agir conformément aux dispositions où cette expression apparaît.

Préoccupation significative de sécurité. Dans le contexte de la supervision de la sécurité, préoccupation occasionnée lorsque l'État permet au titulaire d'une licence, d'un certificat, d'une approbation ou d'une autorisation d'exercer les privilèges qui y sont rattachés alors que les exigences minimales établies par l'État et par les normes des Annexes à la Convention de Chicago ne sont pas remplies, ce qui entraîne un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.

Prestataire de services. Organisme qui fournit des produits et/ou services d'aviation. Le terme englobe ainsi les organismes de formation agréés, les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et autres prestataires de services de navigation aérienne et exploitants d'aérodromes.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Publication d'information aéronautique (AIP). Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Note — Le terme englobe les renseignements détaillés sur les conditions de certification des aérodromes et les exemptions/exceptions accordées par l'autorité nationale de l'aviation en rapport avec les exigences de certification des aérodromes.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Service de la circulation aérienne (ATS). Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome).

Services de navigation aérienne (ANS). Services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation technique et comprenant la gestion du trafic aérien (ATM), les services de communication, navigation et surveillance (CNS), les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne (MET), les services de recherche et sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS).

Supervision de la sécurité. Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.

Surveillance. Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections, d'audits et autres activités, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.

Usage public (aérodrome). Aérodrome ayant une licence pour accueillir toutes personnes à des conditions identiques pour le décollage ou l'atterrissage d'aéronefs.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

1.5 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Voici quelques abréviations courantes utilisées dans le présent manuel et dans les audits de supervision de la sécurité :

AAC	Autorité de l'aviation civile ou organisme national approprié de réglementation de l'aviation
AIP	Publication d'information aéronautique
ANS	Services de navigation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
CMA	Méthode de surveillance continue
EC	Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité
EFOD	Système de notification électronique des différences
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OLF	Cadre en ligne (pour la CMA de l'USOAP)
PGS	Préoccupation significative de sécurité
PNS	Programme national de sécurité
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SNSS	Système national de supervision de la sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 2

LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ : UNE OBLIGATION

2.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

2.1.1 L'absence ou l'insuffisance de supervision nationale de la sécurité ont été reconnues comme étant un problème commun dans les États et l'une des raisons de l'incapacité desdits États à se conformer pleinement aux exigences nationales et internationales en matière de sécurité de l'aviation civile. La supervision de la sécurité permet de veiller à ce que l'industrie nationale de l'aviation respecte le cadre juridique pertinent en matière de sécurité afin d'assurer un niveau de sécurité égal ou supérieur à celui qui est défini dans les SARP. Ainsi, la responsabilité individuelle des États en matière de supervision de la sécurité est le fondement sur lequel repose la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans le monde. L'absence d'une supervision appropriée de la sécurité dans un État contractant menace la santé de l'exploitation internationale des aéronefs civils.

2.1.2 En 1992, « reconnaissant que les normes de sécurité élaborées en vertu de la Convention de Chicago nécessitent une supervision concrète de la part des gouvernements pour être effectivement appliquées », la 29^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A29-13 : *Amélioration de la supervision de la sécurité*, qui réaffirmait que la responsabilité individuelle de chaque État en matière de supervision de la sécurité constitue l'un des principes de la Convention et demandait aux États contractants de réaffirmer les obligations en matière de supervision de la sécurité qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

2.1.3 En 1998, la 32^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A32-11 par laquelle elle a décidé la création d'un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) prévoyant des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés. Elle a aussi demandé l'application de ce Programme à tous les États contractants et que soient assurées une plus grande transparence et une divulgation accrue dans la communication des résultats des audits.

2.1.4 L'année suivante, en 1999, l'USOAP était lancé par la conduite d'audits de la sécurité relatifs à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*.

2.1.5 En 2001, reconnaissant le succès de l'USOAP, la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A33-8, par laquelle elle entérine l'élargissement de l'USOAP à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, et à l'Annexe 14 — *Aérodromes*, ainsi qu'à d'autres domaines liés à la sécurité, tels que les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, qui font l'objet de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. En outre, au vu des constatations des audits USOAP qui montraient que plusieurs États éprouvaient des difficultés à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et les éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité, l'Assemblée a adopté la Résolution A33-9 par laquelle elle demandait que toutes les compétences de l'Organisation soient utilisées, autant que le permettent les contraintes budgétaires, pour fournir l'assistance aux États qui en ont besoin.

2.1.6 En 2005, la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI a décidé, dans sa Résolution A35-6, d'étendre l'USOAP à toutes les Annexes touchant à la sécurité, au moyen d'une approche systémique globale pour la réalisation des audits de supervision de la sécurité dans tous les États contractants et de l'inclusion des EC d'un système de supervision de la sécurité dans les rapports d'audit de supervision de la sécurité. Vu sa portée plus large, la Résolution A35-6 de l'Assemblée a remplacé la Résolution A33-8 de l'Assemblée.

2.1.7 En 2010, reconnaissant le succès de la mise en œuvre de l'approche systémique globale de l'USOAP et sa contribution à la sécurité de l'aviation, l'Assemblée de l'OACI, à sa 37^e session, a adopté la Résolution A37-5 et décidé « d'orienter l'USOAP vers une méthode de surveillance continue (CMA) qui intégrera l'analyse des facteurs de risque pour la sécurité et sera appliquée de façon universelle afin de mesurer les capacités de supervision des États ».

2.1.8 La Résolution A37-5 de l'Assemblée a en outre chargé le Secrétaire général :

- a) « de veiller à ce que la CMA préserve les éléments essentiels des dispositions relatives à la sécurité contenues dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, et l'Annexe 14 — *Aérodromes* ;
- b) d'élaborer des critères de communication des PGS aux parties prenantes intéressées et d'évaluer comment les renseignements liés à des PGS pourraient être communiqués au public sous une forme permettant à ce dernier de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien ;
- c) de mettre à la disposition de tous les États contractants tout renseignement lié à la supervision de la sécurité produit par la CMA, sur le site web à accès restreint de l'OACI ».

2.1.9 Depuis janvier 2013, l'USOAP est passé à une méthode de surveillance continue (CMA), en évolution vers un programme axé sur l'information, basé sur les risques et orienté vers les résultats, qui comprend les outils et éléments suivants :

- a) le cadre en ligne (OLF) et ses outils, applications et modules multiples ;
- b) les documents et éléments indicatifs pertinents ;
- c) la mise à niveau du système de gestion de la qualité de la CMA pour l'USOAP ;
- d) la documentation des processus et procédures ;
- e) la formation des auditeurs et experts ;
- f) les activités sur place dans les États ;
- g) les activités hors site (validation) ;
- h) les demandes d'information obligatoires ;
- i) l'élaboration et l'expansion d'accords avec les partenaires pertinents pour encourager la coordination et la coopération.

Note.— Des renseignements plus détaillés sur l'USOAP, en particulier la politique, les procédures et les orientations sur la gestion et la conduite des activités du programme avec la CMA, figurent dans le Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue (Doc 9735).

2.1.10 L'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international* — *Avions*, et Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*, a d'abord introduit les huit EC dans un appendice à une Annexe de la Convention de Chicago, en reconnaissance de l'importance de souligner la nécessité pour les États de traiter ces éléments au niveau de normes pour leurs exploitants aériens. Avec l'adoption initiale de l'Annexe 19 en 2013, l'applicabilité des huit EC en tant que SARP a été élargie de façon plus générale à tout l'éventail des opérations d'aviation civile visées dans les Annexes à la Convention de Chicago. Dans le premier amendement de l'Annexe 19 adopté en 2016,

les huit EC ont été intégrés dans les éléments du Programme national de sécurité (PNS) du Chapitre 3, « Responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité », afin de créer un ensemble rationalisé de dispositions. Le rapport entre un système national de supervision de la sécurité et un programme national de sécurité est souligné par la déclaration que « ... les éléments cruciaux... d'un système national de supervision de la sécurité constituent le fondement d'un PNS » (Annexe 19, Chapitre 3, Note 1).

2.2 RESPONSABILITÉS DES ÉTATS EN MATIÈRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

2.2.1 Tout en reconnaissant le principe fondamental selon lequel chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et dans son territoire, la Convention de Chicago établit également les privilèges et les obligations de tous les États contractants en matière d'activités d'aviation civile. Ce sont les dispositions de la Convention de Chicago et ses 19 Annexes, couvrant le spectre complet des opérations d'aviation civile, qui sous-tendent la responsabilité des États contractants en matière de supervision de la sécurité.

2.2.2 La responsabilité qui incombe aux États contractants de réglementer et de superviser toutes leurs activités d'aviation afin de garantir la sécurité, l'efficacité et la régularité des opérations aériennes est soulignée en particulier par trois articles de la Convention de Chicago.

2.2.3 L'article 37 de la Convention de Chicago dispose 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 aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. » Cette uniformité résultera de l'intégration des SARP adoptées et amendées par l'OACI dans les cadres juridiques nationaux et les pratiques des États contractants et par leur application en temps opportun, afin d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols dans le monde.

2.2.4 L'article 12 de la Convention de Chicago exige des États qu'ils mettent en application et fassent appliquer les SARP qui figurent dans les Annexes à la Convention. Il précise :

« 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 du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention... Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables. »

2.2.5 En vertu de l'article 38 de la Convention, un État contractant « notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale » dans le cas où :

- a) il estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales ;
- b) il estime ne pouvoir mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou une procédure internationale amendée ;
- c) il juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale.

2.3 SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS)

2.3.1 Un système SNSS efficace et durable se caractérise par les éléments suivants :

- a) la promulgation et l'amendement en temps opportun d'une législation nationale ainsi que d'orientations à l'intention de l'industrie, ainsi que leur mise en œuvre effective par des prestataires de services qui sont vérifiés par l'État de manière continue et systémique ;
- b) une répartition bien équilibrée des responsabilités entre l'État et l'industrie en matière de sécurité de l'aviation civile ;
- c) l'allocation continue des ressources financières et humaines nécessaires pour que les autorités de l'État s'acquittent effectivement de leurs responsabilités, fonctions et activités ;
- d) le maintien de relations harmonieuses, y compris la communication et la consultation entre l'État et l'industrie de l'aviation civile, parallèlement au maintien de rôles fonctionnels efficaces et clairement séparés.

2.3.2 Pour s'acquitter de ses responsabilités, chaque État devrait promulguer une législation aéronautique de base qui prévoit l'élaboration et la promulgation de règlements d'exploitation spécifiques qui devraient être compatibles avec les dispositions adoptées par l'OACI, notamment les Annexes à la Convention de Chicago.

2.3.3 Un système équilibré de supervision de la sécurité est un système dans lequel l'État et la communauté de l'aviation partagent la responsabilité de la conduite sûre, régulière et efficace des activités d'aviation civile. Cette relation devrait être établie dans la législation aéronautique de base et des règlements d'exploitation spécifiques, et mise en pratique comme partie intégrante de la politique et de la méthodologie de l'AAC.

2.3.4 Dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un prestataire de services [par exemple un prestataire de services de la circulation aérienne (ATS), un exploitant d'aérodrome, un exploitant aérien, un constructeur ou un organisme de maintenance], les conditions de la Convention seront respectées et les intérêts du public seront mieux protégés par une séparation claire des fonctions et des responsabilités entre l'autorité de réglementation et le prestataire de services. Les procédures d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si le prestataire de services était une entité non gouvernementale.

2.4 ENGAGEMENT DE L'ÉTAT À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.4.1 Depuis des années, l'OACI et ses États contractants travaillent ensemble pour élaborer des SARP et des procédures uniformes pour que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une façon sûre et ordonnée et pour l'exploitation sûre et économique de services de transport aérien international. Unis par une cause commune et une volonté commune, l'OACI et ses États contractants peuvent ainsi s'attaquer aux questions cruciales et, dans une large mesure, surmonter les défis rencontrés. Cependant, au fil des ans, les défis auxquels sont confrontées la communauté aéronautique en général et les autorités nationales de l'aviation civile en particulier ont augmenté en nombre et en complexité. Par voie de conséquence, il faut de la part des États un engagement plus ferme et renforcé à l'égard de la sécurité de l'aviation.

2.4.2 Il y a un certain nombre de forces en jeu, qui soulignent l'importance d'un engagement renouvelé et d'une volonté politique de la part des gouvernements :

- a) Une participation accrue de secteurs non traditionnels à l'aviation civile oblige à accorder nettement plus d'attention aux questions de la sécurité de l'aviation, dans le contexte d'initiatives de politique plus larges.
- b) La mondialisation de l'aviation civile elle-même s'intensifie, comme le montrent les régimes de propriété étrangère et multinationale et les alliances entre transporteurs aériens, les arrangements de marketing conjoint, les approches multinationales de la réglementation technique et économique, avec une interaction croissante entre vols intérieurs et internationaux d'aéronefs civils.
- c) L'intensification de la demande de vols entraîne une augmentation de la demande d'infrastructures et de services. La croissance du transport aérien dépasse les capacités de nombreux aéroports et surcharge l'utilisation de l'espace aérien, ce qui amène les autorités à revoir les concepts, les méthodes de traitement et les installations. Le défi est de fournir une capacité supplémentaire tout en maintenant ou améliorant les niveaux de sécurité.
- d) Il y a de plus en plus de pressions intenses, d'ordre social, économique, politique, environnemental et autre, qui s'exercent sur la politique d'aviation civile, particulièrement au niveau national et au niveau régional. Ces pressions peuvent être le résultat de changements rapides dans les systèmes socioéconomiques, qui peuvent avoir des effets à l'échelle mondiale (par exemple, des attentes de plus en plus grandes de la société en matière de niveaux de sécurité). Ces pressions peuvent aussi engendrer des conflits, notamment entre les obligations environnementales et de sécurité. Le respect des obligations environnementales ne devrait pas se faire au détriment des obligations de sécurité.
- e) La sécurité de l'aviation est essentielle pour garantir le développement sain du secteur du transport aérien, qui est un catalyseur du développement durable. Le transport aérien a des incidences sur le tourisme et le commerce. Il sert de mode principal de transport pour livrer l'aide humanitaire et faciliter l'intervention en cas de crises et en cas d'urgences de santé publique. Il génère d'autres avantages socioéconomiques qui aident à éradiquer la pauvreté en créant des emplois et en renforçant la connectivité aérienne.

2.4.3 La réponse à ces pressions ainsi qu'à la complexité et au coût accrus des systèmes aéronautiques fait peser de lourdes contraintes financières sur les autorités de l'aviation civile dans le monde entier. Ces contraintes ont une forte incidence sur les objectifs fondamentaux de la Convention de Chicago, car il a été constaté qu'elles sont la cause première de l'inapplication des normes internationales adoptées par l'OACI.

2.4.4 Selon les informations recueillies par l'OACI, un grand nombre d'États membres ont de grandes difficultés à s'acquitter de leurs fonctions de supervision de la sécurité, pour des raisons nombreuses et variées. Cela dit, cette obligation incombe à chacun des États, et, pour surmonter avec succès les difficultés, il faut la volonté ferme et transparente des gouvernements. Il faut donc que les autorités nationales responsables de la supervision de la sécurité soient dotées des ressources nécessaires, tant humaines que financières, qui leur permettront de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités de supervision de la sécurité. Les États devraient tenir compte de ces éléments et en établir la priorité lorsqu'ils élaborent leurs plans nationaux de développement et leurs plans stratégiques du secteur du transport aérien.

2.4.5 La volonté politique et l'allocation des ressources budgétaires sont essentielles pour la mise en place et la durabilité d'un système SNSS et pour garantir le respect par les États membres des SARP de l'OACI. De nombreux États sont confrontés aux défis des coûts de l'investissement initial pour mettre sur pied un système efficace et durable de supervision de la sécurité de l'aviation civile. Toutefois, les avantages socioéconomiques et les contributions de l'aviation au développement durable d'un État peuvent compenser ces coûts. Ainsi, les États doivent trouver un équilibre entre le coût de la mise sur pied et du fonctionnement de leur AAC et l'aptitude de l'industrie et des parties prenantes à contribuer au financement de ce système.

2.5 ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

2.5.1 Les EC sont essentiellement les moyens de préserver la sécurité prévus par un système national de supervision de la sécurité et qui sont nécessaires à l'application effective et durable d'une politique de sécurité et des procédures connexes. Afin de mettre en place et d'appliquer un SNSS effectif et durable, les États membres de l'OACI ont pour obligation de mettre en œuvre huit EC. La mise en œuvre effective des EC donne une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

2.5.2 Les huit éléments cruciaux d'un SNSS sont interconnectés et se complètent les uns les autres. Les éléments cruciaux EC-1 à EC-5 sont présentés comme étant les « EC de mise en place », alors que les EC-6 à EC-8 sont les « EC d'application ». Ces EC sont les suivants :

Les « EC de mise en place » :

- EC-1 — Législation aéronautique de base ;
- EC-2 — Règlements d'exploitation spécifiques ;
- EC-3 — Système national et fonctions de l'État ;
- EC-4 — Personnel technique qualifié ;
- EC-5 — Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité ;

Les « EC d'application » :

- EC-6 — Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation ;
- EC-7 — Obligations de surveillance ;
- EC-8 — Résolution des problèmes de sécurité.

Note.— Il convient de noter que les EC-2 à EC-5 comportent certains aspects de mise en œuvre, par exemple la mise en œuvre d'un processus d'amendement des règlements (partie de EC-2) et la mise en œuvre de programmes de formation et de plans de formation (EC-4).

2.5.3 Des éléments plus détaillés sur les huit EC, notamment leurs définitions présentées dans l'Annexe 19, figurent au Chapitre 3 du présent manuel.

Chapitre 3

ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

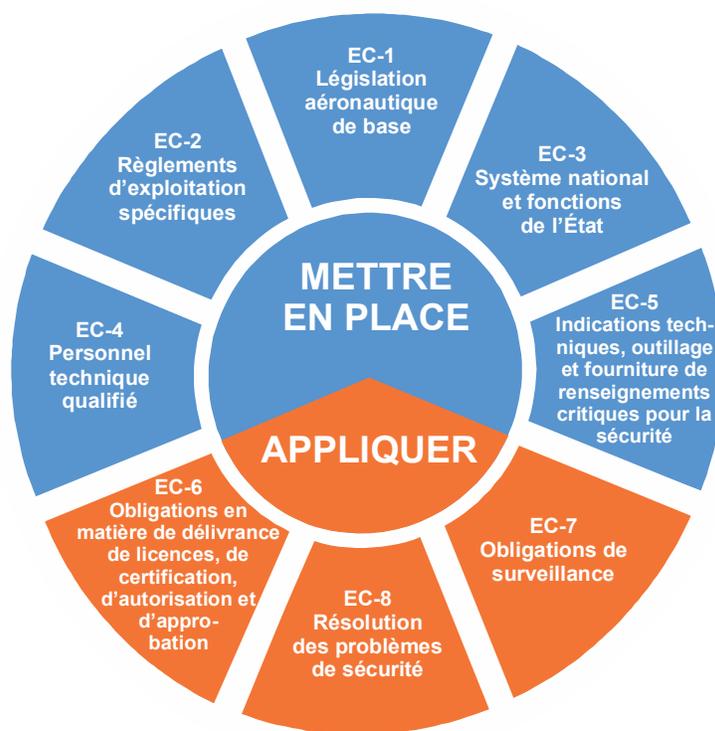


Figure 3-1. Les huit éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

3.1 LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE (EC-1)

Note.— Tout au long du présent manuel, le terme « législation » est employé dans son sens générique, de telle sorte qu'il englobe la législation aéronautique de base et les règlements d'exploitation spécifiques.

EC-1. Législation aéronautique de base. Promulgation d'une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de leurs activités aéronautiques et conforme aux exigences de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile et l'application des règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin. La loi sur l'aviation prévoira pour

le personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité l'accès aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, ainsi qu'aux personnes et organisations qui exercent une activité aéronautique.

3.1.1 La « législation aéronautique de base » est un cadre législatif national communément appelé « code de l'aviation civile » ou « loi sur l'aviation civile », qui est applicable à toutes les personnes et à tous les organismes qui sont assujettis aux lois de l'État concerné. Cependant, dans la plupart de ses articles, la Convention de Chicago fait mention des lois et règlements nationaux de l'État, relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'aéronefs participant à l'aviation civile internationale. Elle fait aussi mention de règlements de l'État portant sur l'exploitation et la navigation d'aéronefs dans son territoire, l'immatriculation d'aéronefs dans l'État, les vols et les manœuvres des aéronefs, y compris la certification de la navigabilité et la délivrance des licences du personnel. La Convention mentionne également la législation nationale sur la fourniture des services de navigation aérienne (ANS) et les aéroports destinés à faciliter la navigation aérienne internationale. Enfin, au titre de la Convention, il est demandé aux États de légiférer afin de permettre les enquêtes sur les accidents.

3.1.2 La Convention, dans certains de ses articles, mentionne des « règlements » (instruments que l'on peut interpréter comme étant une législation subsidiaire) qui peuvent être appliqués *de façon satisfaisante* sans qu'il soit nécessaire d'instaurer une législation aéronautique de base au niveau national, mais elle exige également des États qu'ils alignent ces « règlements » sur les dispositions prévues par les Annexes à la Convention. L'article 12 stipule en outre que « chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables ».

3.1.3 Par exemple, des dispositions législatives sont nécessaires pour traiter la question des obstacles, l'équipement et les activités touchant à l'espace aérien navigable. Ces dispositions devraient, en particulier, exiger des personnes et des organismes qu'ils informent l'AAC et demandent son approbation :

- a) lorsqu'ils proposent la construction ou des modifications d'une structure, d'un feu ou d'un équipement qui pourrait représenter un danger dans l'espace aérien navigable ;
- b) lorsqu'ils exécutent des activités qui pourraient causer un risque dans l'espace aérien navigable.

En outre, les dispositions devraient permettre à l'AAC d'imposer des modifications ou l'élimination de la construction ou de l'activité afin de protéger l'espace aérien navigable.

3.1.4 L'application des prescriptions de la Convention et des milliers de dispositions des Annexes exige que l'État établisse une législation aéronautique, au niveau approprié, en tenant compte du cadre juridique national. Ainsi, par extension, les articles de la Convention mentionnant la législation de l'État exigent que l'État promulgue une législation aéronautique de base, selon les besoins, pour constituer la base juridique des activités de supervision de la sécurité dans l'État.

3.1.5 La législation aéronautique de base devrait comprendre des dispositions permettant au gouvernement et à son administration, par l'intermédiaire d'une AAC habilitée, de réglementer et superviser de façon proactive les activités d'aviation civile, notamment en ce qui concerne :

- a) les qualités requises et les compétences du personnel d'aviation, par le recours à un système de licences du personnel (par exemple la délivrance ou la validation, le renouvellement, la suspension, la révocation ou l'annulation de licences et brevets d'aptitude, selon le cas) ;
- b) l'exploitation technique des aéronefs et les fonctions de soutien, par le recours à un système pour l'immatriculation, la délivrance ou la validation, le renouvellement, la suspension et la révocation ou l'annulation de licences, de certificats, d'autorisations et d'approbations, selon le cas. Ces fonctions de soutien comprennent :

- l'inspection de la navigabilité et les services techniques de navigabilité, selon le cas ; l'émission de directives de navigabilité et la délivrance d'homologations techniques ; et l'agrément d'organismes de construction et de maintenance ;
- les services de la circulation aérienne et autres services de navigation aérienne, notamment l'assistance météorologique et les services de recherche et de sauvetage ;
- l'aménagement, la conception, l'exploitation et la certification des aérodromes.

3.1.6 La législation aéronautique de base est la clé d'une supervision efficace et durable de la sécurité par l'État. Elle habilite les autorités désignées à promulguer et à amender, au besoin, des règlements d'exploitation spécifiques. Elle donne également les accès et les pouvoirs d'inspection nécessaires aux inspecteurs de l'État. Lorsqu'un État met en place une AAC autonome, celle-ci doit être fondée sur les dispositions de la législation de base.

3.1.7 La législation de base devrait également contenir les bases de son application, notamment la possibilité d'imposer des restrictions d'exploitation, de suspendre ou de révoquer des licences, certificats, autorisations ou approbations, ainsi que d'imposer des sanctions financières.

3.1.8 En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, l'EC-1 est utilisé pour traiter les dispositions législatives nécessaires qui devraient être promulguées par l'État. Ces dispositions devraient prévoir, en particulier, la mise en place d'une autorité indépendante d'enquête sur les accidents, l'assurance de l'indépendance dans la conduite des enquêtes sur un accident ou un incident grave, l'autonomisation des enquêteurs et la protection de certains dossiers d'enquêtes sur des accidents et incidents. En outre, des dispositions exigeant la notification immédiate des accidents et des incidents graves devraient également figurer dans la législation de base de l'État.

3.2 RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES (EC-2)

EC-2. Règlements d'exploitation spécifiques. Promulgation de règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3.2.1 Conditions générales

3.2.1.1 Les règlements d'exploitation spécifiques devraient être complets, clairs, uniformes et à jour.

3.2.1.2 Les règlements d'exploitation spécifiques de l'État doivent être en conformité avec les Annexes à la Convention de Chicago. Les Annexes contiennent des SARP qui ont été convenues par les États contractants. Les SARP sont conçues pour déterminer les conditions minimales nécessaires et souhaitables que tous les États contractants doivent remplir, quelles que soient l'ampleur et la complexité de leurs activités d'aviation civile. Toutefois, les Annexes ne sont pas rédigées d'une façon qui puisse permettre la transposition des SARP mot pour mot dans les règlements d'un État. Il relève donc de la responsabilité des États d'élaborer des règlements qui contiennent suffisamment de détails qui sont conformes à leurs cadres juridiques, notamment dans les domaines non aéronautiques.

3.2.1.3 Il est également de la responsabilité d'un État d'élaborer et de mettre en œuvre un processus pour garantir l'amendement en temps opportun des règlements d'exploitation spécifiques, selon les besoins, afin d'empêcher le pas aux amendements des Annexes à la Convention. Le système en place devrait garantir que les règlements sont tenus au niveau approprié, comme le prévoit la législation de base de l'État. Il devrait également garantir que la législation dans son ensemble est uniforme et, en particulier, que les règlements sont abrogés lorsqu'ils sont remplacés par de nouveaux règlements.

3.2.1.4 Les règlements propres à l'État régissent tous les aspects pertinents de ses activités d'aviation civile, notamment, entre autres, les exigences aboutissant à la délivrance ou à la validation de licences, de qualifications, de certificats et d'approbations, selon le cas. En même temps, l'État devrait garder à l'esprit son obligation au titre de l'article 37 de la Convention (voir Chapitre 2, section 2.2, sur la responsabilité des États en matière de supervision de la sécurité).

3.2.1.5 Les lois et réglementations des États doivent être formulées dans un style juridique. Elles doivent aussi être rédigées de façon à pouvoir être facilement comprises et utilisées tant par l'industrie que par les membres du personnel du service des licences, permis, certificats et approbations dans l'exécution de leurs activités quotidiennes.

3.2.2 Adaptation ou adoption de règlements d'autres États ou d'organisations régionales

3.2.2.1 Les États membres de l'OACI ont le choix d'adopter des règlements spécifiques d'exploitation d'un autre État membre ou ceux qui ont été élaborés par une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). Bien que l'adoption unilatérale de règlements d'un autre État ou d'une RSOO puisse présenter certains avantages, par exemple faciliter les échanges d'équipages et d'aéronefs, il convient de n'y recourir qu'après avoir vérifié que les règlements ont été actualisés par l'inclusion des SARP pertinentes de l'OACI et qu'ils ont été alignés sur la législation aéronautique de base de l'État qui adopte. L'État devrait également tenir compte des différences entre son environnement aéronautique et celui de l'État dont il prévoit d'adopter les règlements.

3.2.2.2 Un État dont l'environnement aéronautique est limité devrait se garder d'imposer une charge excessive à sa communauté de l'aviation et à son personnel d'évaluation en adoptant des règlements d'exploitation spécifiques excessivement restrictifs. Une meilleure option consisterait à commencer par les règlements d'exploitation spécifiques d'un État dont l'environnement est analogue (par exemple même langue, même taille et même niveau de complexité des systèmes d'aviation), puis d'adapter ces règlements d'adaptation spécifiques pour qu'ils soient conformes à l'environnement aéronautique local tout en garantissant la conformité avec les Annexes à la Convention de Chicago.

3.2.2.3 Un État devrait en tout temps veiller à l'uniformité générale du cadre juridique en place, en prenant soin d'éviter les contradictions et/ou les incohérences entre les dispositions contenues dans divers règlements en vigueur.

3.2.3 Différences entre les règlements nationaux et les normes des Annexes de l'OACI

3.2.3.1 L'article 38 de la Convention établit les conditions dans lesquelles un État « notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale ». Que ces différences aboutissent à la mise en œuvre de normes de niveau inférieur ou de normes de niveau supérieur aux niveaux requis par l'OACI, le Conseil de l'OACI est obligé de notifier immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et les règlements et pratiques correspondants de l'État en question.

3.2.3.2 Les États sont fortement encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui est hébergé sur l'OLF de l'USOAP, pour la notification à l'OACI des différences.

3.2.3.3 Les différences importantes devraient également être portées à la connaissance du public dans la publication d'information aéronautique nationale (AIP). Les renseignements concernant les différences significatives figurent dans le *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126).

3.2.3.4 Il convient de noter que, dans certains cas, la notification de différences par rapport aux normes internationales peut signifier qu'un État ne peut alors continuer de mener ses activités comme à l'ordinaire. L'article 40 de

la Convention infère que si les normes mises en œuvre par un État sont inférieures à celles qu'exige l'OACI, les aéronefs, les exploitants aériens ou le personnel titulaire de licences ou de certificats émis ou validés par cet État ne peuvent participer à la navigation aérienne internationale, si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels ils pénètrent. La responsabilité de l'obtention de cette permission incombe à la personne ou à l'organisme de l'aviation civile dont la licence ou le certificat a été ainsi émis ou validé, quoiqu'un État puisse également demander une permission générale au nom de ses titulaires de licences ou de certificats.

3.2.4 Immatriculation des aéronefs et certificats de navigabilité

3.2.4.1 Les règlements d'immatriculation des aéronefs de l'État devraient être, au minimum, conformes aux normes de l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. Pour qu'un aéronef soit admis à effectuer des vols internationaux, l'État d'immatriculation doit s'assurer que la délivrance de son certificat de navigabilité est conforme à un code détaillé et complet de navigabilité, applicable au type d'aéronef dont il s'agit. La Convention de Chicago prescrit que tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation aérienne internationale doit avoir à bord son certificat d'immatriculation et son certificat de navigabilité (article 29). Elle prescrit aussi que le certificat de navigabilité doit être délivré ou validé par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé (article 31). De plus, la Convention stipule que les États contractants reconnaîtront comme valables les certificats de navigabilité délivrés ou validés par l'État d'immatriculation, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation du certificat sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies par l'OACI (article 33).

3.2.4.2 Les normes minimales de navigabilité figurent dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. Toutefois, les spécifications techniques de l'Annexe 8 ne comprennent que des normes générales qui définissent, aux fins d'application par les autorités nationales compétentes, la base internationale complète de la reconnaissance de certificats de navigabilité (délivrés par l'État d'immatriculation) aux fins des vols d'aéronefs d'autres États à destination ou au-dessus de leur territoire. C'est ainsi qu'il est nécessaire que chaque État élabore ses propres réglementations et règles complètes de navigabilité, conformes aux dispositions de l'Annexe 8, ou adopte et applique des règlements de navigabilité appropriés élaborés par un autre État contractant.

3.2.4.3 Dans l'élaboration de la réglementation nationale de navigabilité, il faut tenir compte du fait que l'État d'immatriculation a la responsabilité ultime de veiller à ce que tous les aéronefs inscrits à son registre soient conformes à la conception de type correspondante, conformément au code de navigabilité qu'il a adopté ou accepté pour cette classe d'aéronef. De plus, l'État d'immatriculation a la responsabilité de veiller à ce que tous les aéronefs inscrits à son registre soient entretenus en état de navigabilité pendant toute la durée de leur vie utile. Les méthodes à appliquer pour s'acquitter desdites responsabilités de l'État en matière de navigabilité peuvent varier et dans certains cas peuvent comporter un transfert de certaines tâches à des organismes agréés ou à d'autres États, mais pareils arrangements ne dégagent pas l'État d'immatriculation de sa responsabilité générale, sauf dans les cas où un accord de transfert est conclu en vertu des dispositions de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago.

3.2.4.4 L'État de l'exploitant a aussi, s'il est différent de l'État d'immatriculation, la responsabilité de veiller à ce que l'exploitant prenne toutes les mesures nécessaires pour maintenir la navigabilité de ses aéronefs. Si un accord de transfert passé en vertu de l'article 83 *bis* est en vigueur entre ces États, les obligations et fonctions de supervision incombant à ces États à l'égard d'aéronefs spécifiques doivent être clairement attribuées.

Note.— Des éléments indicatifs sur le transfert des fonctions et obligations de supervision en vertu d'un accord de l'article 83 bis figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059).

3.2.5 Permis d'exploitation aérienne et surveillance des exploitants

3.2.5.1 En ce qui concerne la certification et la surveillance des exploitants, les règlements d'exploitation spécifiques de l'État devraient servir de cadre des exigences réglementaires et devraient aussi laisser à l'exploitant la latitude d'élaborer des instructions pour expliquer au personnel les détails indispensables à l'exécution des vols. Cela aiderait à faciliter l'élaboration des normes et techniques d'exploitation qui conviennent le mieux à des circonstances et conditions particulières. Il convient toutefois de reconnaître que, s'il est vrai que les règlements d'exploitation spécifiques devront avoir une portée étendue, il ne sera peut-être ni faisable ni souhaitable de tenter de traiter tous les détails opérationnels concevables.

3.2.5.2 Les règlements d'exploitation spécifiques de l'État doivent imposer à l'exploitant de soumettre à l'AAC des procédures et des instructions opérationnelles détaillées régissant l'exécution des vols, comme base pour l'obtention du permis d'exploitation aérienne et l'exécution des vols. Comme l'exige l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*, et Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*, les procédures et instructions opérationnelles de l'exploitant doivent être soumises sous la forme d'un manuel d'exploitation et d'un manuel de contrôle de maintenance comprenant au moins les éléments spécifiés dans l'Annexe 6, Parties 1 et 3, et tous autres éléments que l'AAC pourra prescrire.

3.2.6 Fourniture de services à l'industrie aéronautique

3.2.6.1 Chaque État s'engage à adopter des mesures visant à garantir que tout aéronef traversant son territoire ou manœuvrant à l'intérieur de son territoire respectera les règles et réglementations relatives au vol et à la manœuvre des aéronefs dans son territoire. La Convention de Chicago oblige les États à fournir, sur leur territoire, les services de navigation aérienne et les aérodromes nécessaires afin de faciliter la navigation aérienne internationale.

3.2.6.2 Afin qu'ils puissent fournir les services de navigation aérienne et aérodromes nécessaires, les États sont tenus d'adopter et d'appliquer des systèmes normalisés appropriés de procédures de communications, de codes, de marquages, de signaux, d'éclairage et autres pratiques et règles opérationnelles, ainsi que de veiller à la publication de cartes aéronautiques appropriées.

3.2.6.3 Les normes et les pratiques recommandées adoptées de temps à autre et portant sur la prestation de services à l'industrie aéronautique sont définies dans les documents suivants :

- Annexe 2 — *Règles de l'air*
- Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*
- Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*
- Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*
- Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*
- Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*
- Annexe 14 — *Aérodromes*
- Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*
- Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*

3.2.7 Exemptions et exceptions

3.2.7.1 Le respect des prescriptions réglementaires nationales est obligatoire. Toutefois, en certaines occasions, il pourrait y avoir des cas où le plein respect n'est pas possible. Dans ces cas, des exemptions ou exceptions peuvent être accordées par l'État. Ces mesures doivent être étayées par des évaluations ou études aéronautiques appropriées, solides

et documentées des risques pour la sécurité et par l'imposition de limites, de conditions ou de mesures d'atténuation, selon le cas.

3.2.7.2 Des exemptions et exceptions ne devraient pas être utilisées pour contourner une disposition impopulaire ou pour laisser entendre que le respect d'une disposition est facultatif. L'utilisation des mécanismes d'exemptions et d'exceptions doit être l'exception et non la norme.

3.2.7.3 Toute exception ou exemption ne devrait être accordée que sur la base de motifs solides. Par conséquent, l'octroi d'exceptions ou d'exemptions qui ne sont pas étayées par des évaluations des risques pour la sécurité ou par des études aéronautiques et par des examens complets par l'autorité compétente n'est *pas acceptable*. Une évaluation des risques pour la sécurité ou une étude aéronautique de ces mêmes risques devrait être faite par le prestataire de services afin de vérifier si un niveau équivalent de sécurité ou un autre moyen acceptable de respect des dispositions peut être obtenu. L'examen et l'acceptation de cette évaluation ou de cette étude devraient être réalisés par l'AAC, au niveau approprié.

3.2.7.4 Dans tous les cas où des exceptions et exemptions sont accordées, le dossier devrait être solidement étayé et le résultat doit être rendu public, selon qu'il convient, par exemple sur le site web de l'AAC, dans l'AIP et/ou dans les documents d'assurance de la sécurité (par exemple le manuel d'aérodrome ou le manuel d'exploitation de l'exploitant que tiennent l'autorité de réglementation ou le prestataire de services). La publication devrait comprendre des références aux limitations, conditions ou mesures d'atténuation pertinentes, selon le cas. En outre, l'exploitant ou le prestataire de services doivent régulièrement réexaminer toute exception ou exemption afin d'en éliminer si possible la nécessité, et il doit aussi vérifier la validité et la solidité des mesures d'atténuation en place. Avant d'accorder une exemption ou exception, l'autorité de réglementation doit aussi évaluer si l'exception ou l'exemption entraînerait des différences par rapport aux SARP et, dans l'affirmative, veiller à ce que l'État notifie les différences à l'OACI.

3.3 SYSTÈME NATIONAL ET FONCTIONS DE L'ÉTAT (EC-3)

EC-3. Système national et fonctions de l'État. Mise en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité. Les autorités ou agences nationales auront des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui leur permettront de s'acquitter de leur responsabilité en matière de gestion de la sécurité.

3.3.1 Mise en place d'un système national d'aviation civile

3.3.1.1 Pour que l'État s'acquitte des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de Chicago, il faut que la législation nationale prévoie un système d'aviation civile bien organisé et doté des ressources et pouvoirs nécessaires et structuré de manière à permettre l'accomplissement efficace des tâches que l'État est censé accomplir. Dans la pratique, il faut que l'État mette en place un organisme approprié et réaliste et emploie le personnel, y compris le personnel technique et de soutien, nécessaire pour accomplir ses fonctions et obligations de supervision de la sécurité.

3.3.1.2 Les activités d'aviation et les impératifs des États varient et, par voie de conséquence, leurs organismes d'aviation civile diffèrent aussi, et il n'y a donc pas lieu de suggérer, pour guider les États, un modèle univoque qui puisse convenir à tous. Certains grands États peuvent estimer nécessaire et efficace, ainsi qu'efficace, de créer des bureaux régionaux et un siège central. Dans ces cas, des processus devraient être instaurés pour garantir l'efficacité de la gestion et des communications avec le siège central, l'accès nécessaire à la bibliothèque et à d'autres documents communs, ainsi que la normalisation, en tenant compte de toutes différences régionales pertinentes. Il faut toutefois observer que l'étendue de l'autorité et de la responsabilité d'un système d'aviation civile ne devrait pas varier considérablement d'un État à l'autre et que l'AAC, quelle que soit sa taille, devrait toujours veiller au maintien d'un bon système de freins et contrepoids.

3.3.1.3 Dans sa décision sur la structure organique nécessaire, l'État devrait évaluer ses obligations, définies dans plusieurs Annexes de l'OACI et dans les éléments indicatifs correspondants, en ne perdant pas de vue l'ampleur et la complexité de l'activité aéronautique sur son territoire. L'État devrait veiller à ce que la structure établie couvre tous les domaines techniques concernés, s'agissant des fonctions liées à la supervision de la sécurité, à la collecte et au traitement des données de sécurité et aux enquêtes sur les accidents et incidents. Ces fonctions devraient être clairement définies, sans chevauchement, parallèlement aux mécanismes de coordination entre les autorités en cause, selon le cas.

3.3.1.4 Dans certains États, la Section des licences du personnel comprend un groupe de médecine aéronautique ; plusieurs États ont toutefois jugé nécessaire de créer à l'intérieur du Service des normes de sécurité des vols une Section de médecine aéronautique distincte, qui travaille en bonne harmonie avec la Section des licences du personnel.

3.3.1.5 Dans le cas où plusieurs autorités sont responsables de la supervision de la sécurité, l'État devrait définir clairement les responsabilités, fonctions et obligations de chaque autorité en matière de supervision de la sécurité spécifiquement, ainsi que les mécanismes de coordination entre ces autorités.

3.3.1.6 Dans les États où l'ampleur de l'industrie de l'aviation et le degré de complexité sont relativement faibles, l'État pourra s'acquitter de ses responsabilités d'une façon efficace et économique au moyen d'arrangements avec d'autres États ou une RSOO.

3.3.2 Besoins en personnel

3.3.2.1 Pour s'acquitter efficacement de ses responsabilités, le système national d'aviation civile doit être doté d'une bonne organisation et d'un personnel qualifié, capable d'accomplir le vaste éventail de tâches techniques requises pour la supervision de la sécurité. De plus, ce personnel devrait aussi bénéficier de conditions d'emploi qui soient compétitives par rapport à celles qu'offre l'industrie dans l'État. L'Annexe 19 précise d'ailleurs, dans une pratique recommandée : « Il est recommandé que les États prennent les mesures nécessaires, notamment sur les plans de la rémunération et des conditions de service, pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et le conserver ».

3.3.2.2 Tout le personnel technique de l'État habilité à exercer des fonctions dans le domaine des licences, de la certification, de l'approbation et/ou de surveillance, selon le cas, doit disposer de pouvoirs (avec indication de législation d'habilitation) les désignant comme experts techniques employés par les autorités nationales et leur donnant droit à un accès illimité et sans restriction aux aéronefs, aux documents aéronautiques, aux aérodromes, aux services de la circulation aérienne et aux autres installations pertinentes, avec les pouvoirs d'inspection correspondants selon le cas et tels que le prévoit la législation nationale de base. Il faut également qu'on leur communique des conseils sur la déontologie, la conduite personnelle et la prévention de conflits d'intérêts réels ou perçus dans l'accomplissement de leurs fonctions.

3.3.2.3 Il est essentiel qu'un État applique une méthodologie pour déterminer le personnel nécessaire pour les fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de l'activité aéronautique dans l'État. Il faudrait veiller tout particulièrement à ce que les besoins en effectifs déterminés permettent de couvrir de manière adéquate toutes les disciplines techniques requises pour une supervision efficace de la sécurité dans les divers domaines.

3.3.2.4 Le coût du recrutement et de la fidélisation du personnel technique qualifié satisfaisant aux exigences de la profession représente un engagement financier important et peut nécessiter des révisions de politiques et réglementations en vigueur de longue date concernant la rémunération du personnel technique qualifié. En vue de recruter et fidéliser le personnel possédant les qualités requises et combinant professionnalisme et intégrité, il est essentiel que les autorités nationales deviennent un employeur compétitif. En outre, les États devraient avoir mis en place les politiques de recrutement, conditions d'emploi et pratiques appropriées.

3.3.2.5 Il est reconnu que certains États (surtout ceux où le volume d'activités de transport aérien commercial est faible) ne seront peut-être pas en mesure de répondre aux exigences de dotation en personnel en raison du manque de personnel local qualifié ou de l'incapacité d'obtenir les enveloppes budgétaires nécessaires. Parfois, surtout lorsque l'État est aussi un prestataire de services, du personnel de l'exploitant ou du prestataire de services est affecté par l'AAC à des fonctions d'inspection fondamentales. Un tel arrangement devrait être évité, car il ne permet pas d'assurer une supervision technique indépendante et peut conduire à des conflits d'intérêts perçus ou réels. Toutefois, lorsqu'elle est contrôlée convenablement par l'AAC, l'affectation de personnel qualifié du prestataire de services pour aider à des fonctions d'inspection peut être acceptable en termes de sécurité et est généralement économiquement bénéfique pour l'État et le prestataire de services. Dans de tels cas, le personnel désigné du prestataire de services doit être maintenu sous le contrôle technique et la supervision de l'AAC lorsqu'il accomplit les tâches qui lui ont été confiées.

3.3.2.6 Pour les États qui ont conclu qu'il n'était pas faisable de maintenir la gamme complète de personnel technique de l'AAC nécessaire pour mener à bien toutes les fonctions de supervision de la sécurité de l'AAC, une option consiste à créer une petite cellule techniquement compétente et ayant une bonne expérience au sein du personnel technique de l'AAC. Pour étoffer cette cellule et être donc en mesure de remplir toutes ses responsabilités de supervision de la sécurité, l'AAC devrait envisager de passer un accord d'assistance avec d'autres États ou une RSOO, à temps partiel ou sur une base de coopération, dans l'exécution de certaines tâches détaillées qui exigent des compétences spécialisées et de l'expérience. Autrement, ou alors en complément de l'option citée plus haut, l'AAC pourrait aussi envisager de faire appel à une organisation commerciale compétente qui fournirait le personnel qualifié nécessaire pour exécuter les fonctions d'inspection requises en tant que conseillère auprès de l'AAC.

3.3.2.7 Quels que soient les accords passés par un État, ce dernier n'est nullement dégagé de sa responsabilité ultime de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation sur son territoire. Il est essentiel que les accords ou contrats conclus en vue de l'exécution des responsabilités et fonctions d'inspection soient explicites dans leurs dispositions.

3.3.3 Délégation de fonctions et activités de supervision de la sécurité

3.3.3.1 Les États qui ne disposent pas des ressources ou compétences suffisantes pourraient envisager de déléguer des fonctions et activités spécifiques de supervision de la sécurité à une RSOO, à une organisation régionale d'enquêtes sur les accidents et incidents ou à un autre État. Les États peuvent également envisager de déléguer les activités à d'autres entités reconnues — comme des associations professionnelles, des organisations représentatives de l'industrie ou autres organes qui peuvent recueillir et analyser des données en leur nom, dispenser de la formation ou conduire les activités de surveillance et de suivi.

3.3.3.2 Bien qu'un État puisse déléguer des fonctions et activités spécifiques, il aura encore besoin de suffisamment de personnel pour l'interaction avec l'entité à laquelle il a délégué les pouvoirs et pour traiter l'information fournie par cette entité. Les États devraient également envisager la mise en place de processus techniques et administratifs appropriés pour veiller à ce que les fonctions déléguées soient exécutées efficacement. En ce qui concerne les activités de surveillance, l'État devrait s'assurer qu'il garde l'accès aux dossiers de surveillance avec les résultats pertinents documentés.

3.3.3.3 Les États devraient noter que c'est en eux-mêmes que réside l'ultime responsabilité de la supervision de la sécurité, indépendamment des fonctions et activités liées à la supervision de la sécurité qu'ils peuvent choisir de déléguer. La seule exception à cet état de choses est le transfert de responsabilité d'un État, par exemple un État d'immatriculation, à un autre État, par exemple l'État de l'exploitant, selon les dispositions de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago.

3.3.3.4 On trouvera davantage de renseignements sur la délégation de fonctions et activités de supervision de la sécurité dans le *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734), Partie B — *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité*, et le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946).

3.3.4 Mise en place des prestataires de services

3.3.4.1 Que la fourniture de services de navigation aérienne et/ou l'exploitation d'aérodromes soient confiées ou non à des entités en dehors de l'AAC, les États doivent veiller à ce que l'AAC assure une supervision de la sécurité efficace et indépendante, dans le cadre de son rôle en tant qu'autorité de réglementation. Une séparation claire des fonctions et des responsabilités entre l'autorité réglementaire et le prestataire de services doit être instituée, notamment des mécanismes pour éviter des conflits d'intérêts perçus, potentiels ou réels.

3.3.4.2 Il faudrait éviter tout chevauchement de structure, de responsabilité ou de fonction entre l'autorité de réglementation et le prestataire de services. En particulier, pour que l'autorité de réglementation soit capable de prendre des décisions efficaces et indépendantes, et notamment des mesures d'application, au besoin, l'autorité de réglementation et le prestataire de services ne devraient pas relever de la même direction de haut niveau, à moins que l'État puisse démontrer qu'une séparation « fonctionnelle » offre des freins et contrepoids solides, et qu'il n'y a pas de possibilité de conflit d'intérêts, notamment lorsque des mesures d'application sont prises.

3.4 PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ (EC-4)

EC-4. Personnel technique qualifié. Établissement des qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fourniture d'une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité. Les États mettront en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

3.4.1 Qualification initiale et conditions d'expérience du personnel technique

3.4.1.1 Les tâches et activités liées à la supervision de la sécurité de l'aviation couvrent un vaste éventail d'audits, d'inspections, d'évaluations, d'analyses et d'interventions. La bonne exécution de ces tâches exige l'intervention d'un personnel suffisamment qualifié dans les différentes phases du processus.

3.4.1.2 Des éléments indicatifs sur les qualifications minimales des inspecteurs de l'aviation civile figurent dans le *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* (Doc 10070) [Manuel sur les compétences des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (en anglais seulement)]. Le manuel développe en particulier la nécessité d'exigences en termes de niveau d'entrée et/ou de qualifications pour les inspecteurs de l'aviation civile dans les divers domaines qui sont touchés dans les activités de délivrance de licences, de certification et de surveillance, notamment les inspecteurs qui exécutent des tâches et fonctions au nom de l'AAC. Il est donc impératif que les États veillent à ce que le personnel, avant le recrutement, dispose des qualifications minimales et de l'expérience minimale requises pour le poste qui doit être comblé.

3.4.1.3 L'exécution satisfaisante des différentes fonctions du corps d'inspection de l'AAC dépend largement des qualités, de l'expérience, de la compétence et du dévouement des inspecteurs. En plus de l'importance cruciale de la compétence technique dans l'exécution des fonctions de certification, d'inspection et de surveillance, il importe que les inspecteurs possèdent un degré élevé d'intégrité, soient impartiaux dans l'exécution de leurs tâches, agissent avec tact, comprennent bien la nature humaine et possèdent de bonnes qualités de communication. Vu le caractère spécialisé et délicat de la mission des inspecteurs de l'AAC, il est extrêmement important que les qualités, l'expérience et les caractéristiques individuelles de chaque personne employée, que ce soit en vertu d'une relation d'emploi directe ou sous contrat, pour s'occuper de la délivrance de licences, de certification, d'inspection et de surveillance soient vérifiées et attentivement évaluées avant la sélection.

3.4.1.4 Un inspecteur de l'aviation civile devrait être pleinement qualifié, avec des compétences spécifiques en réglementation et démontrer un niveau minimum approprié de connaissances techniques. Les qualifications d'un inspecteur de l'aviation civile devraient idéalement correspondre aux qualifications de ceux qui sont inspectés. Par exemple, les examinateurs pour la licence qui interviennent dans la conduite des examens et des tests devraient posséder des qualifications et une expérience analogues ou supérieures à celles des candidats qui sont testés ou examinés. Toutefois, on ne s'attend pas à ce que, dans tous les cas, un inspecteur possède la même expérience que le personnel qui est inspecté.

3.4.1.5 L'organisme qui a la responsabilité de la supervision de la sécurité devrait être compétent sur le plan organisationnel, et cela peut exiger une équipe d'inspecteurs avec un mélange de disciplines. En tant qu'équipe, ils devraient être aussi connaisseurs, qualifiés et expérimentés dans les domaines appropriés de qualification et d'expérience que l'organisation qui est inspectée. Le maintien des licences et autres compétences ou qualifications et d'un niveau acceptable de compétences professionnelles et de connaissances des activités de l'aviation civile, des limites, de l'équipement, des systèmes, de l'exploitation, etc. permettra aux inspecteurs de l'aviation civile de mieux évaluer les connaissances, les techniques et la compétence générale du personnel de l'aviation civile et des prestataires de services.

3.4.1.6 En ce qui concerne les médecins inspecteurs, il est indispensable qu'ils soient bien qualifiés et expérimentés dans la pratique de la médecine aéronautique, au moins au niveau des médecins chargés des examens médicaux à faire passer. L'inspection de la Section médicale de l'AAC, de la clinique de médecine aéronautique accréditée auprès de l'AAC pour effectuer des examens médicaux approfondis de titulaires de licences, ainsi que du réseau de médecins examinateurs désignés, devrait s'effectuer dans le respect de la confidentialité requise. Dans de nombreux petits États, les seuls médecins inspecteurs compétents seront probablement les médecins qui font déjà partie du système à inspecter. Par conséquent, il conviendrait dans bien des cas de conclure une entente par laquelle des médecins inspecteurs pourront être désignés ou détachés par d'autres États membres, éventuellement sur la base d'échanges réciproques.

Note.— Des éléments indicatifs sur l'évaluation et les procédures médicales figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).

3.4.2 Formation du personnel technique

Note.— Des éléments indicatifs sur la formation et la qualification des inspecteurs figurent dans le Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors (Doc 10070) (en anglais seulement).

3.4.2.1 Pour s'assurer que le personnel technique reçoit la formation technique de manière efficace et qu'il maintient sa compétence, un système de formation robuste doit être établi et mis en œuvre par les autorités nationales. Ce système devrait être fondé sur une politique de formation documentée, établie et signée au niveau de la direction des autorités nationales.

3.4.2.2 La politique de formation devrait énoncer l'engagement de fournir toute la formation nécessaire à tout le personnel technique dans tous les domaines, notamment la formation initiale (par exemple l'initiation et formation de base), la formation en cours d'emploi, la formation périodique et la formation spécialisée ou avancée. En outre, la politique de formation devrait exiger la mise en place d'un programme de formation pour chaque poste du personnel technique et des plans de formation pour chaque membre du personnel technique.

3.4.2.3 Les autorités de l'État doivent également allouer à leur personnel technique les ressources financières et le temps nécessaire pour qu'il suive la formation requise.

3.4.2.4 Il convient d'élaborer un programme de formation pour chaque poste du personnel technique. Ce programme de formation devrait comprendre toute la formation nécessaire pour que le titulaire du poste acquière et maintienne les compétences nécessaires pour le poste et qu'il puisse accomplir efficacement les fonctions et activités

connexes de supervision de la sécurité. La formation requise comprend la formation initiale, la formation en cours d'emploi, la formation périodique et toute la formation spécialisée nécessaire pour ce poste technique, avec le contenu minimal pour chaque type de formation, selon le cas.

3.4.2.5 Pour chaque membre du personnel technique, un plan de formation régulière devrait être élaboré, sur la base du programme de formation établi pour le poste du membre du personnel. Le plan de formation devrait indiquer les détails du type de formation à dispenser dans un délai spécifié, ainsi que les priorités de formation. Par principe, un membre du personnel ne peut être autorisé à exercer des fonctions de supervision de la sécurité que dans le domaine ou la discipline pour lequel ledit membre a suivi avec succès la formation et dans lequel il maintient la compétence requise.

3.4.2.6 La formation du personnel technique de l'État ne sera pas strictement limitée aux éléments professionnels, tels que le maintien de la compétence et l'actualisation. Il est en particulier indispensable de donner aussi aux inspecteurs de l'aviation civile une formation sur des sujets tels que les règlements applicables de l'AAC, les compétences, connaissances, fonctions et responsabilités des inspecteurs, les procédures de l'AAC pour la mise en application et l'exécution des prescriptions.

3.4.2.7 Le personnel technique devrait suivre avec succès une formation en cours d'emploi avant d'être affecté à des tâches et responsabilités liées à la supervision de la sécurité. La formation en cours d'emploi devrait être assurée par des cadres expérimentés ayant l'expérience du domaine ou de la tâche ; elle devrait suivre un processus structuré, par exemple observation, travail sous supervision, évaluation des connaissances et autorisation, etc. Il importe de veiller à ce que le personnel ne soit autorisé à accomplir des tâches qu'après avoir été évalué et jugé qualifié. La réussite à la formation en cours d'emploi, y compris l'évaluation de compétence, doit être dûment documentée.

3.4.2.8 Le personnel technique représente l'autorité et, à ce titre, exige le développement continu des connaissances et compétences liées à ses responsabilités respectives. Il faut pour cela des cours périodiques de formation et de recyclage dans toutes les disciplines dont le personnel technique est responsable. La participation à des séminaires et ateliers organisés par l'OACI et des organisations internationales et régionales touchant à l'aviation peut aussi permettre au personnel technique de l'État d'élargir ses horizons et de partager ses expériences avec des experts d'autres États membres. D'autres apprentissages, comme des cours de rédaction de rapports techniques et des cours de formation à la supervision aideront également le personnel technique à améliorer son efficacité et son efficience.

3.4.2.9 Des cours périodiques, pratiques et théoriques de formation (technique) spécialisée, permettront au personnel technique de l'État d'atteindre et de maintenir un niveau élevé de connaissances et de compétence et donc d'aborder ses obligations et responsabilités de manière plus efficace et efficiente.

3.4.2.10 Les autorités nationales devraient mettre en place et appliquer un système de tenue des dossiers de formation pour leur personnel technique. Ce système consignera la formation en cours d'emploi suivie, avec les diverses phases de la formation jusqu'à la fin (par exemple observation, accomplissement de tâches sous supervision et évaluations finales), ainsi que l'évaluation des compétences du personnel.

3.5 INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ (EC-5)

EC-5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité. Fourniture des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée. Les États fourniront aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

3.5.1 La mise à disposition d'un volume suffisant d'éléments indicatifs est doublement utile. D'abord ils servent d'orientations pour les membres du personnel technique sur la façon d'accomplir leurs fonctions et activités spécifiques. Deuxièmement ils permettent à la direction de s'assurer que les fonctions et activités de supervision de la sécurité sont conduites de manière efficace et normalisée.

3.5.2 Les États doivent aussi élaborer et publier leurs propres indications techniques. Les orientations techniques de l'OACI, d'un autre État ou d'une RSOO peuvent servir de base à la préparation des indications techniques nationales. Ces indications techniques nationales devraient être adaptées en tant que de besoin, en particulier pour prendre en compte la législation, l'organisation et les pratiques nationales. Elles devraient aussi viser toutes les activités de l'autorité de l'aviation de l'État et toutes les tâches accomplies par son personnel.

3.5.3 En général, les procédures associées à une tâche ou activité spécifique devraient répondre à la question suivante : Qui fait quoi, comment, quand et en coordination avec qui ?

Note.— La liste ci-après est indicative et non exhaustive.

QUI :

- a) Définir, aussi clairement que possible, les entités (par exemple service de l'AAC ou poste concerné) responsables de chaque tâche.
- b) Définir qui a le pouvoir de décider, en particulier en ce qui concerne les aspects d'application.
- c) Définir qui a le pouvoir d'approuver les résultats, rapports, etc. ou de signer des lettres, des rapports, des licences, des certificats, etc.

QUOI :

- a) Définir chaque étape du processus et chaque tâche à accomplir.
- b) Indiquer le résultat attendu (rapport, licence, certificat, etc.).
- c) Selon le cas, indiquer (et joindre à la procédure) le modèle à utiliser ou le format du résultat.
- d) Au besoin, établir le lien avec les autres procédures.

COMMENT :

- a) Fournir les détails pratiques nécessaires et la méthodologie nécessaire, selon le cas, pour chaque tâche.
- b) Indiquer la séquence des actions.
- c) Indiquer le type de documents à examiner et les modalités de cet examen.
- d) Décrire les voies et moyens d'assurer la traçabilité de l'activité (notamment les documents, souvent des copies de ces documents, à garder).
- e) Renvoyer aux listes de vérification applicables ou formulaires utilisés pour la conduite de l'activité aux points de la procédure où ils doivent être utilisés.

QUAND :

- a) Si la procédure fait partie d'un processus, l'étape du processus à laquelle ladite procédure se déroule.
- b) Pour les actions répétitives (par exemple la surveillance continue), la périodicité et l'intervalle maximal entre deux actions.
- c) La période de temps maximale pour l'achèvement de chaque tâche ou la date limite d'achèvement de chaque étape.

EN COORDINATION AVEC QUI — Si des entités externes participent à l'activité, elles doivent être identifiées aussi clairement que possible.

3.5.4 Les procédures peuvent être complétées, selon le cas, par des listes de vérification et/ou des méthodes de tests. La liste de vérification devrait porter principalement sur des aspects spécifiques liés à la vérification et à chaque résultat ou document qui doit être obtenu.

3.5.5 Il peut être utile d'élaborer des éléments indicatifs pour certains points des listes de vérification, au besoin, pour décrire :

- a) ce qui doit être vérifié ;
- b) par quelle méthode (par exemple si ce point doit faire l'objet d'un document ou d'une inspection physique) ;
- c) le type de résultats à obtenir (par exemple des mesures physiques, des résultats de tests à enregistrer, copie d'un document de prestataire de services, évaluation d'un entretien) ;
- d) comment il convient de classer les listes de vérification exécutées et les documents connexes.

3.5.6 En général, les procédures sont regroupées sous la forme d'un guide de l'inspecteur, qui devrait être présenté de manière logique et conviviale, et inclure des renvois à des listes de vérification et modèles appropriés.

3.5.7 Les inspecteurs et le personnel devraient recevoir les outils nécessaires, comme le transport, selon le cas, des bureaux, des téléphones et autres moyens de communication, leur permettant d'accomplir efficacement leurs tâches. L'accès à Internet, en complément d'une bibliothèque technique ou électronique, est une nécessité dans notre monde actuel de technologie de l'information et de la communication.

3.5.8 Les États devraient aussi élaborer des éléments indicatifs à l'intention de l'industrie, afin de leur expliquer comment les dispositions réglementaires devraient être mises en œuvre dans l'État. Ces éléments pourront inclure également des modèles et un format standard pour les documents, que mettra en place chaque prestataire de service concerné.

3.5.9 Pour favoriser la sécurité dans l'environnement opérationnel de l'aviation, il est essentiel de fournir et diffuser rapidement les informations cruciales pour la sécurité, telles que les avis aux navigants (NOTAM) et les directives concernant la navigabilité. L'importance de mises à jour et d'amendements réguliers des publications, telles que les cartes aéronautiques et autres publications liées à l'aviation, ne devrait pas être négligée vu son rôle dans la garantie d'un environnement opérationnel sûr.

3.5.10 En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, l'EC-5 vise non seulement la mise en place d'éléments indicatifs par l'État, mais aussi l'application effective de ces éléments dans les activités liées à l'enquête.

3.6 OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE LICENCES, DE CERTIFICATION, D'AUTORISATION ET D'APPROBATION (EC-6)

EC-6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation.

Mise en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

3.6.1 Généralités

3.6.1.1 La Convention de Chicago dispose que les États contractants doivent délivrer des certificats, des licences et des brevets, selon le cas, aux aéronefs, aux organismes et au personnel employés à la navigation aérienne internationale.

Par exemple, l'article 31 de la Convention stipule que « tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé ».

3.6.1.2 L'article 32, alinéa a), porte sur les licences du personnel de conduite. Il stipule que « le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ».

3.6.1.3 La Convention de Chicago prévoit aussi la reconnaissance des brevets et licences par des États contractants autres que l'État qui les a délivrés (article 33). Ils sont « reconnus valables » uniquement 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 ».

3.6.1.4 La certification et la délivrance des licences sont des fonctions de l'État, permettant à un État de respecter les dispositions de la Convention et de ses Annexes correspondantes. Ces fonctions couvrent plusieurs disciplines et plusieurs domaines fonctionnels. Les activités que comportent la certification et la délivrance des licences sont telles qu'elles exigent généralement la mise en place d'une organisation solide, avec des sections (bureaux) spécifiques et une coordination efficace. L'organisation variera d'un État à l'autre, selon, en particulier, l'ampleur et la complexité des opérations d'aviation civile. Il est également possible, selon le nombre de licences, de qualifications, de certificats et d'approbations qui sont émis, de combiner plusieurs activités au sein d'une section unique de l'AAC.

3.6.1.5 Dans le cadre d'un système efficace de licences, de certification, d'approbation, toutes les évaluations nécessaires sont effectivement accomplies par du personnel qualifié, sur la base des exigences nationales et selon un processus formel et global. Ce personnel peut provenir de l'AAC ou, dans le cas où l'AAC ne dispose pas de toutes les spécialités et compétences requises (comme c'est souvent le cas dans le domaine des aérodromes), les évaluations peuvent également être effectuées par des spécialistes extérieurs dans le cadre d'une délégation appropriée de fonctions. Dans ces cas, l'AAC devrait formellement désigner les spécialistes après vérification de leurs compétences et de l'absence d'éventuels conflits d'intérêts. L'AAC devrait également approuver les méthodes de travail des spécialistes, définir les résultats attendus et valider les résultats des évaluations. Les résultats des évaluations devraient être convenablement documentés et enregistrés, et tous les dossiers et preuves pertinents devraient être conservés par l'AAC.

3.6.1.6 Les listes de vérification utilisées dans le processus d'évaluation devraient être convenablement remplies et enregistrées. Les listes de vérification complétées, accompagnées des dossiers associés, devraient faire partie des documents pour les résultats de toutes les vérifications accomplies. Pour chaque élément de la liste de vérification, les inspecteurs devraient documenter les références détaillées pertinentes (par exemple des références spécifiques dans un manuel) et les installations/équipement/autres aspects examinés sur le site. Des copies des documents examinés devraient être conservées, au besoin (par exemple des manuels annotés), ainsi que des procès-verbaux ou rapports d'audits/inspections sur place menés ou de tests réalisés. Ces dossiers sont nécessaires pour prouver l'efficacité et garantir la traçabilité des activités accomplies en matière de certification, de licences, d'approbation. Ils sont également requis pour permettre un suivi approprié, selon les besoins. Tous les dossiers devraient être classés de manière appropriée par l'AAC.

3.6.1.7 Le dossier de certification devrait comprendre, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) demande de certification et documents associés ;
- b) manuel du prestataire de services ;
- c) dossiers d'audit/inspection ;
- d) plans d'actions correctives et preuves de mise en œuvre ;

- e) dans le cas où cela est applicable, dossiers d'exceptions ou d'exemptions (y compris les études de sécurité et leur évaluation par l'autorité) ;
- f) une copie du certificat (et des spécifications associées, selon le cas), de la licence, de l'autorisation ou de l'approbation.

3.6.2 Licences du personnel

3.6.2.1 Que les fonctions de délivrance des licences soient accomplies par un bureau des licences du personnel pleinement structuré ou qu'elles soient externalisées, c'est l'AAC qui en a l'ultime responsabilité. Selon le cas et conformément à la législation et aux procédures nationales, les activités de délivrance des licences devraient comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) l'approbation des cours de formation ;
- b) l'approbation de l'utilisation de simulateurs d'entraînement et l'autorisation de leur utilisation, afin d'acquérir l'expérience ou de démontrer les compétences requises pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification ;
- c) l'approbation, la désignation et la supervision des personnes ou des organismes (y compris les examinateurs médicaux) délégués pour accomplir des tâches spécifiques au nom du bureau des licences du personnel, selon le cas ;
- d) l'évaluation et l'approbation des demandes de licences et de qualifications ;
- e) les évaluations de l'aptitude médicale à répondre aux exigences de la licence ;
- f) la délivrance des licences et des qualifications ;
- g) la validation et la conversion des licences et des qualifications émises par d'autres États.

3.6.2.2 La documentation complète pour chaque délivrance ou renouvellement de licence doit être gardée confidentielle et devrait inclure toute la correspondance, toutes les demandes, toutes les évaluations, tous les résultats d'examens, tous les rapports médicaux et autres documents liés à la licence. Cette documentation devrait être conservée comme l'exigent les politiques de conservation des documents de l'État.

3.6.3 Certificats et approbations

3.6.3.1 Les Annexes 1, 6, 8 et 14 exigent la certification ou l'approbation, selon le cas, des organismes de formation agréés, des exploitants aériens, des organismes de maintenance d'aéronefs et des aérodromes internationaux. En outre, des aspects spécifiques (vols de déroutement prolongés, minima d'exploitation, programmes de formation, etc.) devraient être formellement approuvés par l'AAC.

Note.— Des éléments indicatifs sur la certification et l'approbation figurent dans l'Appendice au présent manuel.

3.6.3.2 L'État reste responsable de l'octroi des certificats et des approbations, même si ledit État peut avoir délégué certaines tâches à des entités extérieures.

3.6.3.3 Selon le cas, et conformément à la législation et aux procédures nationales, les activités de certification et d'approbation devraient suivre un processus global, formel et documenté, comprenant, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) l'examen des expressions d'intérêts, y compris la coordination avec d'autres autorités concernées ;
- b) l'examen initial des documents soumis par le prestataire de services, notamment la compétence et les procédures opérationnelles du personnel clé ;
- c) des audits et/ou inspections sur place pour vérifier les aspects techniques et évaluer l'organisation, la compétence et la mise en œuvre de ses procédures opérationnelles par le prestataire de services ;
- d) au besoin, d'évaluation d'une demande d'exemption et des documents justificatifs (par exemple des études aéronautiques) avec des inspections sur place, si cela est nécessaire, avec comme résultat l'octroi (ou le refus) d'exemptions avec les mesures d'atténuation correspondantes (le suivi est couvert par l'EC-7) ;
- e) l'évaluation des plans d'actions correctives soumis par le prestataire de services afin de résoudre des constatations et des cas de non-respect et l'acceptation (ou le rejet) des mesures correctives, les mesures d'atténuation et les délais associés ;
- f) l'émission du certificat ou de l'approbation, avec indication des conditions d'exploitation (et des limitations, selon le cas) ;
- g) le renouvellement ou la prolongation de la validité des certificats après supervision appropriée ;
- h) le transfert ou la remise des certificats.

3.6.3.4 Les conditions insatisfaisantes notées par les experts techniques de l'AAC au cours du processus de certification ou d'approbation devraient être immédiatement portées à l'attention du postulant pour qu'il prenne des mesures correctives. Tous les cas de non-conformité devraient être relevés et dûment documentés par l'AAC, puis résolus à la satisfaction de l'AAC ou être inscrits dans des plans d'actions correctives (avec, selon le cas, des mesures d'atténuation) acceptés par l'autorité, avant l'émission d'un certificat ou d'une approbation.

3.6.3.5 Bien que certains États exigent la certification des prestataires de services ATS et autres prestataires de services de navigation aérienne, cette certification n'est pas obligatoire en vertu des dispositions de l'OACI. Dans ce contexte, dans le domaine des services de navigation aérienne, l'EC-6 traite des moyens par lesquels l'État s'assure que les prestataires de services respectent effectivement la législation nationale liée à la sécurité. Cela s'appliquera par exemple aux exigences liées aux minima de séparation radar ou d'exigences liées à la formation et à la qualification du personnel des prestataires de services de navigation aérienne.

3.7 OBLIGATIONS DE SURVEILLANCE (EC-7)

EC-7. Obligations de surveillance. Mise en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, autorisations et/ou approbations aéronautiques remplissent en permanence les conditions établies. Les obligations en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

3.7.1 Le maintien de la continuité des opérations en toute sécurité exige que l'État mette en place et mette en œuvre un système efficace et durable de contrôle et de supervision pour s'assurer du respect permanent par les titulaires de licence, de qualification, de certificat, d'approbation ou d'autorisation.

3.7.2 Les activités de surveillance sont assurées par un État pour vérifier de manière proactive que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques continuent de satisfaire aux besoins établis et fonctionnent au niveau de compétences et de sécurité requis par l'État. Ces activités comprennent la conduite d'inspections sur place (annoncées et non annoncées), l'examen des documents soumis par les prestataires de services, des réunions avec les parties concernées et des analyses de l'information de sécurité disponibles.

3.7.3 Les États devraient mettre en place et appliquer, dans chaque domaine, un programme de surveillance qui devrait comprendre, au minimum, les éléments ci-dessous, qui peuvent être adaptés si l'État utilise une méthode basée sur les risques :

- a) les types d'activités de surveillance (par exemple des audits, des inspections, des tests, des analyses d'événements de sécurité) ;
- b) les délais fixés ou la fréquence des activités ;
- c) les éléments à couvrir ou la portée des activités ;
- d) la méthodologie/procédures connexes, les aides à l'emploi et les indications sur la façon dont l'activité devrait être menée, à commencer par la notification du prestataire de services, selon le cas, jusqu'à la clôture des carences constatées pendant les activités.

Note.— Les inspections comprennent les inspections régulières et non régulières, et les inspections non annoncées.

3.7.4 Pour chaque personne ou organisation approuvée pour exercer des activités d'aviation, un plan de surveillance régulière devrait être élaboré sur la base du programme de surveillance applicable. Le plan de surveillance devrait détailler le type d'activités à accomplir et le calendrier spécifié ainsi que l'ampleur de chaque activité, selon le cas. Dans le cas d'un exploitant certifié, il convient de s'assurer que tous les domaines couverts par la certification sont examinés au cours d'une période définie. Le calendrier et la fréquence des activités de surveillance peuvent être adaptés pour chaque exploitant, sur la base des renseignements disponibles.

3.7.5 L'OACI publie des orientations sur la fréquence des inspections dans plusieurs documents. Dans le cas d'un exploitant aérien, d'un organisme de maintenance agréé, d'un organisme de formation agréé, d'un exploitant d'aérodrome ou d'un prestataire de services de navigation aérienne, indépendamment de la méthode de surveillance utilisée, tous les aspects significatifs des procédures opérationnelles, les mesures de sécurité, les installations et l'équipement devraient être examinés dans un délai défini spécifié par l'État. En plus des inspections régulières, des inspections aléatoires ou non annoncées devraient être effectuées, au besoin, par exemple pour vérifier la correction des carences constatées ou assurer le suivi d'événements de sécurité rapportés, des rapports de lanceurs d'alerte et des changements significatifs.

3.7.6 Les méthodologies pour les divers types d'activités de surveillance devraient couvrir les phases liées à la préparation, à la conduite, à l'établissement des rapports et au suivi des activités. Des procédures, modèles et aides au travail appropriés devraient être élaborés et utilisés pour chaque phase, selon les besoins. Ces méthodologies devraient comprendre des dispositions régissant la classification des constatations qui résultent de l'activité de surveillance, sur la base de leur gravité, car cette classification déterminera le type de mesures de suivi et d'application que devra prendre l'AAC, ainsi que les délais correspondants.

3.7.7 Pendant toutes les phases du programme de surveillance, les normes des moyens et des compétences d'une organisation devraient être égales à celles qui sont requises au moment de la délivrance initiale de la licence, du

certificat, de l'approbation ou de l'autorisation. En conséquence, le personnel technique de l'AAC devrait exercer les activités de surveillance de manière minutieuse et exiger de l'organisme qu'il démontre de manière convaincante :

- a) que ses fonctions et tâches sont accomplies conformément aux exigences applicables ;
- b) qu'en conséquence, les privilèges accordés lors de la délivrance initiale de la licence, du certificat, de l'approbation ou de l'autorisation devraient être maintenus.

3.7.8 L'AAC devrait instaurer et appliquer, pour chaque domaine, un système de tenue et de classement de dossiers. Les dossiers devraient comprendre, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) les listes de vérification préparées, les rapports d'évaluation et documents connexes, notamment, selon le cas, les évaluations de sécurité ;
- b) les procès-verbaux des réunions tenues dans le cadre de la surveillance ;
- c) les rapports de suivi sur la mise en œuvre des plans d'actions correctives.

3.7.9 L'achèvement effectif et opportun du programme de surveillance dépend grandement de la disponibilité d'un effectif suffisant de personnel qualifié couvrant tous les domaines d'expertise requis, ainsi que du pouvoir dont sont investis l'AAC et ses inspecteurs.

3.8 RÉSOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ (EC-8)

EC-8. Résolution des problèmes de sécurité. Utilisation d'un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés. Les États veilleront à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement grâce à un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, notamment des mesures prises par les personnes et les organisations qui effectuent une activité aéronautique pour résoudre les problèmes en question.

3.8.1 Détection des problèmes de sécurité

3.8.1.1 Un système efficace et durable de supervision de la sécurité prévoira la détection des cas de non-conformité et des problèmes de sécurité, ainsi que les mesures appropriées pour qu'ils soient résolus de manière efficace et opportune.

3.8.1.2 Les problèmes de sécurité recensés par l'État comprennent, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) les cas de non-conformité et autres carences détectés par l'AAC ;
- b) les analyses des événements de sécurité signalés ;
- c) les tendances négatives en matière de sécurité ;
- d) les résultats (y compris les recommandations de sécurité) des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

3.8.1.3 L'État devrait veiller à ce que toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique rendent compte de tous les événements de sécurité dont ils sont informés, dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires établi par la législation.

3.8.1.4 Les données recueillies auprès des diverses parties prenantes devraient être enregistrées dans une base de données intégrée, dans un format normalisé et avec une taxonomie commune [si possible, une taxonomie compatible avec le format du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS)], afin de faciliter l'analyse approfondie des données collectées et des événements retenus.

Note.— Des détails sur la mise en place et le fonctionnement de systèmes obligatoires ou volontaires de comptes rendus de sécurité, sur l'analyse de sécurité et sur la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

3.8.2 Suivi des problèmes de sécurité

3.8.2.1 Si les activités de surveillance révèlent que le titulaire de la licence, de la qualification, du certificat ou de l'approbation a échoué à respecter ou maintenir les normes voulues ou est incapable de le faire, l'AAC devrait :

- 1) aviser promptement le titulaire de la licence, de la qualification, du certificat ou de l'approbation de la carence constatée ;
- 2) fixer des échéances pour la présentation du plan de mesures correctives que doit prendre le prestataire de services ;
- 3) vérifier que les mesures correctives et échéances correspondantes sont appropriées, avant l'acceptation formelle du plan d'actions correctives ;
- 4) entreprendre des actions de suivi appropriées pour vérifier la mise en œuvre effective des mesures correctives.

3.8.2.2 Des inspections supplémentaires peuvent également être effectuées chaque fois que des problèmes se produisent de façon répétée dans un secteur particulier.

3.8.3 Application

3.8.3.1 La prise de mesures efficaces et opportunes par l'industrie devrait aboutir à la résolution efficace des problèmes de sécurité. Toutefois, faute de solution aux problèmes, l'AAC devrait prendre les mesures d'application appropriées, comme l'imposition de limitations, la suspension ou la révocation des certificats, des licences, des approbations ou l'imposition de sanctions financières. L'AAC devrait être habilitée par la législation de base de l'État à prendre ces mesures d'application, qui devraient être proportionnées aux risques de sécurité qu'entraînent la non-application ou les violations des dispositions. Si, après un examen attentif de toutes les circonstances et après coordination au sein de l'AAC, la suspension ou la révocation des privilèges du titulaire d'une licence, d'une qualification, d'un certificat ou d'une approbation s'impose, l'AAC devrait en informer officiellement le titulaire, par écrit, en résumant les mesures proposées ainsi que les raisons de ces mesures.

3.8.3.2 Sur la base de la législation et des procédures nationales, l'AAC devrait instaurer et mettre en œuvre des politiques et procédures d'application claires, complètes et détaillées à l'intention de son personnel. Ces politiques et procédures devraient permettre une approche efficace, proportionnée, progressive et uniforme de l'application au sein de l'AAC.

3.8.3.3 Si le titulaire d'une licence, d'une qualification, d'un certificat ou d'une approbation ne remédie pas à la carence dans le délai voulu, l'AAC devrait prendre des mesures d'exécution appropriées et progressives pour garantir qu'il est promptement remédié aux carences.

3.8.4 Suivi des recommandations de sécurité

3.8.4.1 Les enquêtes sur les accidents jouent aussi un rôle crucial dans la détection des carences et des problèmes de sécurité. Des recommandations de sécurité peuvent être formulées au cours ou à la fin d'une enquête.

3.8.4.2 Afin de s'assurer que les recommandations de sécurité sont dûment prises en compte, l'État devrait instaurer et appliquer un processus structuré de suivi des recommandations. Ce processus devrait comprendre, entre autres :

- a) la coordination entre les autorités en cause, en particulier, l'AAC et l'autorité chargée de l'enquête ;
 - b) le processus de communication avec l'entité ou les entités visées par la recommandation ;
 - c) l'indication des délais ;
 - d) les procédures pour suivre les progrès des mesures prises pour donner suite à la recommandation, jusqu'à ce qu'elles soient pleinement mises en œuvre, avec les données de traçabilité.
-

Appendice

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Les documents ci-après de l'OACI, qui sont cités en référence dans le présent manuel, ainsi que d'autres publications de référence de l'OACI, donnent des indications supplémentaires sur la supervision des personnes et des organismes qui exercent des activités d'aviation.

Conventions et actes connexes

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)

Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 83 bis) (Doc 9318)

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 1 — *Licences du personnel*

Annexe 2 — *Règles de l'air*

Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*

Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*

Annexe 5 — *Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol*

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*

Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*

Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions*

Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*

Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*

Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*

Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*

Volume I — *Aides radio à la navigation*

Volume II — *Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne*

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*

Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Annexe 14 — *Aérodromes*

Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

Volume II — *Hélistations*

Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*

Annexe 16 — *Protection de l'environnement*

Volume I — *Bruit des aéronefs*

Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*

Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*

Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*

Résolutions de l'Assemblée

Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016) (Doc 10075)

Procédures pour les services de navigation aérienne

ATM — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)
OPS — Exploitation technique des aéronefs (Doc 8168)
TRG — Formation (Doc 9868)
AGA — Aérodromes (Doc 9981)

Manuels et circulaires

Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)
Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)
Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625)
Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)
Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité
Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue (Doc 9735)
Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756)
Manuel de navigabilité (Doc 9760)
Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)
Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841)
Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)
Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946)
Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962)
Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966)
Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997)
Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité (Doc 10002)
Manuel sur la notification et la publication des différences (Doc 10055) (Édition provisoire en ligne)
Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059)
Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents (Doc 10062)
Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors (Doc 10070) (en anglais seulement)
Manuel sur l'établissement des spécifications relatives à l'effectif minimal de l'équipage de cabine (Doc 10072)
Manual on Information and Instructions for Passenger Safety (Doc 10086) (en anglais seulement)

ISBN 978-92-9258-393-4



9

789292

583934