



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)
24.3 : Programme d'amélioration de la sécurité aérienne

RAPPORT SUR LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

SOMMAIRE

La présente note décrit les principaux éléments du programme d'amélioration de la sécurité aérienne (FSEP), qui a pour but de fournir des exemples généraux de procédures techniques pour aider les États à remédier aux carences relevées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

A35-WP/63
A35-WP/59
Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)

1. INTRODUCTION

1.1 La Résolution A33-9 de l'Assemblée, *Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique*, demande au Secrétaire général de faire en sorte 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. Cette assistance comprendrait, sans s'y limiter, l'élaboration, pour remédier aux carences, d'éléments indicatifs qui seraient acceptables pour tous les États contractants.

1.2 La Résolution A33-16 de l'Assemblée, *Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)*, demande au Conseil et au Secrétaire général de faire en sorte que toutes les tâches

intéressant la sécurité qui relèvent du GASP soient pleinement prises en compte dans le budget de l'OACI, y compris celles qui sont assurées par les bureaux régionaux.

1.3 Une analyse de 111 missions de suivi d'audit montre que plusieurs États n'ont guère progressé dans la correction des carences de sécurité détectées par l'audit initial effectué dans ces États. Après la mission de suivi d'audit, près de 27 % des 111 États audités éprouvent des difficultés à mettre en œuvre leurs plans d'action correctrice concernant les règlements d'exploitation, l'élaboration d'éléments indicatifs, le personnel technique qualifié et la résolution des problèmes de sécurité. Certains États ont exprimé le besoin d'avoir à leur disposition des procédures et des éléments indicatifs contenant des informations techniques pour les inspecteurs plus détaillées que celles qui figurent actuellement dans la documentation de l'OACI.

1.4 La présente note soumet à l'examen de l'Assemblée le concept, les objectifs et les principaux éléments du programme d'amélioration de la sécurité aérienne (FSEP), qui a pour but de fournir des exemples généraux de procédures techniques destinés aux inspecteurs de l'administration de l'aviation civile et qui pourrait aussi être un des mécanismes de mise en œuvre de la stratégie unifiée pour aider les États contractants qui éprouvent des difficultés à corriger les carences en matière de sécurité. La note A35-WP/63, qui doit être examinée au titre du point 16 de l'ordre du jour, donne des précisions sur cette stratégie.

2. CONCEPT ET OBJECTIFS DU FSEP

2.1 Pour remédier aux carences de sécurité relevées par l'USOAP, de nombreux États contractants doivent élaborer des éléments indicatifs et des procédures à l'intention des inspecteurs techniques chargés d'exécuter les tâches nécessaires à l'application de leur système de supervision de la sécurité. La rédaction de ces documents risque de faire double emploi avec les travaux déjà réalisés par d'autres autorités de l'aviation civile ou d'autres groupes œuvrant dans le domaine de la sécurité pour mettre au point une documentation semblable. De plus, la plupart de ces documents sont destinés à être utilisés dans leur environnement immédiat et ne seront pas nécessairement mis à la disposition d'autres États ayant des besoins semblables.

2.2 Dans le cadre du FSEP, le siège de l'OACI, ses bureaux régionaux, les États contractants, l'industrie et les groupes régionaux et sous-régionaux œuvrant dans le domaine de la sécurité de l'aviation doivent collaborer pour échanger des informations et travailler à la correction des carences. Les bureaux régionaux ont un rôle de premier plan à jouer dans leurs régions respectives pour repérer les États qui éprouvent des difficultés analogues et les inviter à collaborer à la mise au point de solutions communes pour résoudre des problèmes communs.

2.3 L'objectif premier du FSEP est de faciliter l'échange d'informations techniques en fournissant des exemples de procédures générales pour la certification et la surveillance des exploitants aériens et des organisations de maintenance. Le FSEP contribue également au programme OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) en favorisant l'utilisation de la trousse ALAR (réduction des accidents à l'approche et à l'atterrissage). La note A35-WP/59, qui doit être examinée au titre du point 24.2 de l'ordre du jour, contient un rapport d'avancement du programme OACI pour la prévention des CFIT.

2.4 Le premier élément principal du programme est une série d'exemples de procédures techniques générales, rédigées à partir de l'expérience acquise et des documents déjà élaborés par plusieurs États contractants. Les exemples généraux des procédures techniques ont été établis à partir

d'éléments de procédures mises au point par l'Australie, le Canada, les JAA et le Royaume-Uni, et leur conformité avec les dispositions de l'OACI a été vérifiée. Les exemples généraux ne sont pas des publications officielles de l'OACI et ils sont distribués dans leur langue originale par l'intermédiaire de l'OACI pour permettre aux États d'élaborer leurs propres procédures. Les exemples disponibles portent sur les tâches techniques relatives à la certification et à la surveillance des exploitants aériens (pour les inspecteurs de l'exploitation technique et les pilotes-examineurs désignés). Les exemples sur la navigabilité contiennent des procédures relatives aux tâches d'inspection et d'autres exemples sont destinés aux inspecteurs de l'exploitation technique et aux inspecteurs de la navigabilité (procédures de certification des exploitants, procédures d'approbation de la liste minimale d'équipements et procédures d'audits réglementaires). Un autre ensemble d'exemples comprend des procédures pour les inspecteurs de marchandises dangereuses.

2.5 On compte trois autres documents contenant notamment des exemples sur la qualification des inspecteurs (organisation de la navigabilité et organisation de l'exploitation aérienne) ainsi qu'un exemple de procédures d'administration générales qui permet d'établir les liens nécessaires entre les différents sujets. Ces exemples ont pour but d'aider les États contractants à élaborer leurs propres procédures. Ces documents peuvent être facilement adaptés et être téléchargés à partir d'un site web de l'OACI sécurisé par mot de passe.

2.6 Il est estimé que l'adoption d'une approche fondée sur le partenariat, faisant appel, comme le propose la stratégie unifiée, à la coopération des États pour remédier aux carences de sécurité est la meilleure façon pour les États participants d'améliorer la sécurité, tout en demeurant un moyen économique et efficace pour tous les partenaires concernés.

2.7 Le deuxième élément principal du programme est l'organisation d'ateliers pour aider les États à adapter et à utiliser les exemples généraux de procédures. Le siège de l'OACI, en coopération avec ses bureaux régionaux, pourrait, lorsqu'il le juge nécessaire et que les fonds sont disponibles, organiser des ateliers à l'échelon régional ou sous-régional pour examiner les façons d'adapter et d'appliquer ces exemples. La mise en application de la trousse ALAR sera inscrite au programme des ateliers sur la certification et la surveillance des exploitants. Les échanges de vues sur la trousse ALAR auront pour but d'aider les États à coopérer avec les exploitants pour mettre en œuvre les outils d'amélioration de la sécurité.

2.8 Le premier de ces ateliers, tenu à Bangkok (Thaïlande) du 26 au 30 avril 2004, a permis à 40 inspecteurs de 15 États contractants d'examiner l'adaptation et l'utilisation des exemples de procédures du FSEP destinés aux inspecteurs des marchandises dangereuses. Un État contractant a fourni un expert pour aider le Secrétariat à mener à bien cet atelier qui a connu un franc succès.

2.9 Le FSEP comprend principalement des exemples qui portent sur la supervision de la sécurité de l'exploitation technique et de la maintenance des aéronefs et qui ont pour but d'aider à remédier aux carences et d'améliorer la sécurité. Aucun effort ne sera épargné pour utiliser des exemples provenant de différentes régions. Ces exemples aideront les États en leur fournissant, dans leur langue, des informations qui ont été adaptées pour répondre à leurs besoins régionaux particuliers. Selon les besoins identifiés et la disponibilité des ressources, d'autres exemples de procédures générales pourront également être fournis dans le cadre du FSEP.

3. **INCIDENCE FINANCIÈRE DE LA MESURE PROPOSÉE¹**

3.1 L'OACI rédigera les exemples de procédures et organisera les ateliers correspondants dans la mesure du possible avec les ressources prévues dans le Grand Programme II du projet de Budget-Programme pour 2005-2006-2007. Il est envisagé de tenir trois ateliers par année pour appuyer les initiatives régionales et sous-régionales de mise en œuvre. Le coût de la participation d'un expert à un atelier est évalué à 7 500 \$US. Au besoin, le Secrétariat sollicitera des contributions supplémentaires des États pour maintenir les coûts à l'intérieur des budgets prévus. Le Secrétariat peut également demander l'aide des États pour faciliter la validation et la diffusion des exemples dans les langues officielles de l'OACI.

4. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des renseignements fournis dans la présente note;
- b) demander au Conseil de présenter un rapport d'avancement à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

— FIN —

¹ Ces renseignements ne sont présentés que pour indiquer l'incidence financière estimée de la mesure proposée. Les fonds qui seront affectés à cette mesure dépendront de la forme finale du Budget-Programme de l'Organisation pour 2005-2006-2007 approuvé par l'Assemblée.