



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 16 : Amélioration de la supervision de la sécurité

#### LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ — DÉFIS ET SOLUTIONS

(Note présentée par Bahreïn)

##### SOMMAIRE

La présente note analyse les défis relatifs à la mise en œuvre du système de supervision de la sécurité par les États et par l'OACI, examine des solutions possibles et les soumet à l'Assemblée pour examen.

##### RÉFÉRENCES

- 1) Sommet régional sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, Amman, Jordanie, 9-12 février 2004, et documentation du sommet préparée par le Consortium de l'université George Washington, Ashburn-VA, États-Unis.
- 2) Conférence sur les audits OACI élargis de la sécurité, Singapour, 5-7 avril 2004, et documentation de la conférence préparée par la Singapore Aviation Academy, Singapour.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité et la sûreté de l'aviation civile sont un facteur clé de la promotion du transport aérien ainsi que du développement social et économique. L'établissement d'un équilibre entre les besoins économiques et en matière de sécurité exige de gros efforts en termes de coordination des procédures et d'amélioration des technologies. Les États doivent se conformer aux normes de sécurité de l'OACI s'ils veulent garantir la sécurité de tous leurs citoyens, résidents comme voyageurs. En tant que signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), les États se sont engagés à appliquer les normes et pratiques recommandées (SARP) énoncées dans les Annexes à la Convention. L'OACI a effectué des évaluations de la supervision volontaire de la sécurité de 1996 à 1998 en ce qui concerne l'Annexe 1 (Licences du personnel), l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) et l'Annexe 8 (Navigabilité). Les résultats ont révélé plusieurs lacunes au titre d'éléments critiques pour la sécurité. L'actuel Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, lancé en janvier 1999, a permis de compléter des audits préliminaires de sécurité dans 181 des 188 États contractants

et 5 territoires et des missions de suivi ont été réalisées dans la majorité des États jusqu'à la mi-2004. Il en est résulté des données et des renseignements utiles concernant les États vérifiés pour cinq domaines d'audit de sécurité couvrant les aspects législatif, normatif, organisationnel et de conformité dans le contexte des Annexes 1, 6 et 8.

## 2. ÉLARGISSEMENT DE L'USOAP

2.1 Selon la Résolution A33-8 de l'Assemblée de l'OACI, l'USOAP doit être étendu à l'Annexe 11 : Services de la circulation aérienne et à l'Annexe 14 : Aéroports (l'Annexe 13 : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, a été ajoutée ultérieurement). L'OACI envisage maintenant d'élargir l'USOAP à d'autres Annexes. L'approche Annexe par Annexe peut ne pas convenir, pour plusieurs raisons. L'OACI a par conséquent recommandé une approche systématique complète visant à évaluer l'état de l'ensemble du système.

## 3. DÉFIS POUR LES ÉTATS ET POUR L'OACI

3.1 Afin d'établir et de garantir le fonctionnement d'un système normatif approprié pour l'aviation civile en vue de la mise en œuvre des SARP, les États doivent assurer une base juridique forte, ainsi qu'une structure de mise en œuvre et des ressources humaines et financières suffisantes. Les éléments critiques d'un système national de supervision de la sécurité aboutissant à une mise en œuvre des SARP concernant les Annexes liées à la sécurité sont les suivants : droit aérien, réglementation, structure des administrations de l'aviation civile, personnel, éléments d'orientation techniques, certification, surveillance et solution des problèmes de sécurité.

3.2 De nombreux États éprouvent de sérieuses difficultés à s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, particulièrement pour ce qui est des ressources humaines et financières. Il existe également une pénurie de personnel formé et d'éléments d'orientation techniques pour la mise en œuvre des SARP. Lorsqu'un État ne peut se conformer à des SARP, il notifie une différence à l'OACI ou indique une date de conformité prévue. Dans les deux cas, les intérêts de la sécurité sont mal servis. L'OACI et les États doivent examiner les défis en profondeur et parvenir à des solutions possibles.

## 4. SOLUTIONS POSSIBLES

4.1 Améliorations par l'OACI. L'expérience acquise dans le cadre de l'USOAP en matière d'assistance aux États pour la mise en œuvre des SARP liées aux Annexes 1, 6 et 8 indique que l'OACI doit intensifier ses moyens d'aider les États à rédiger leurs lois aéronautiques, règlements, procédures concernant les directives techniques au personnel et doit coopérer avec les États à l'établissement des structures nécessaires à l'exercice de la fonction de supervision de la sécurité ainsi qu'à la formation de leur personnel pour aider celui-ci à mettre en œuvre les SARP se rapportant à toutes les Annexes. Sous sa forme actuelle, la Section des audits de supervision de la sécurité de la Direction de la navigation aérienne est comparativement très réduite vu le nombre d'Annexes. Les ressources à l'OACI doivent donc être accrues et il faudrait peut-être établir une direction indépendante pour la supervision de la sécurité.

4.2 Assistance financière. Voici quelques recommandations :

a) (Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS))

L'IFFAS a été établie au début de 2002 dans le but d'aider les États à améliorer leurs fonctions de supervision de la sécurité en ce qui a trait aux aéroports et à l'infrastructure des services de navigation aérienne. Ce fonds devrait être revu, développé et rendu convivial afin d'appuyer l'assistance financière dont ont besoin les États.

b) Agences de financement autonomes/semi-autonomes

Vu les avantages économiques de la sécurité et de la sûreté des voyages aériens, dont les résultats tangibles peuvent être démontrés, les agences en question peuvent financer des projets viables en matière d'infrastructure de la supervision de la sécurité.

c) Coopération régionale pour le financement

Des fonds pour la supervision de la sécurité peuvent être établis sur une base régionale afin de mettre en commun les ressources fournies par les États membres pour les transmettre ensuite aux États qui en ont besoin.

d) Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)

Le PNUD a aidé les États à réaliser divers projets. La supervision de la sécurité pourrait lui être confiée afin d'aider tangiblement les États à élaborer des systèmes pour la réaliser.

4.3 Formation du personnel. Lors de l'application de l'USOAP aux Annexes 1, 6 et 8, l'OACI a organisé plusieurs séminaires et ateliers afin de former des auditeurs nationaux. De tels séminaires et ateliers devraient être menés par l'OACI pour la formation des experts nationaux. L'Organisation devrait faire appel à des organismes internationaux et régionaux de formation établis comme par exemple l'université George Washington, Ashburn-VA, États-Unis; la Singapore Aviation Academy; Luchtvaart College-BV, Pays-Bas; le collège technique de l'aviation civile Queen Noor, Jordanie; l'Académie de formation de la FAA, Oklahoma, États-Unis. Ces organismes de formation peuvent mener à bien les programmes requis, à l'avantage des États, sous la supervision de l'OACI.

4.4 Approche régionale. Il existe des exemples de coopération régionale réussie en matière d'exécution de la supervision de la sécurité dans le contexte des Annexes 1, 6 et 8 : Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), COSCAP, etc. Il faudrait encourager d'autres initiatives en ce sens afin d'assurer la réussite de la supervision de la sécurité dans le contexte des autres Annexes.

4.5 Coopération avec d'autres organismes internationaux. L'OACI et les États devraient travailler de concert avec des organismes internationaux tels que l'IATA, le Consortium de l'université George Washington (GWU), etc.

a) L'Association du transport aérien international (IATA) a lancé avec succès son programme Opération audit de supervision de la sécurité (IOSA), qui a permis de recueillir nombre d'utiles renseignements. Si tous les programmes de ce genre concernant la supervision de la sécurité comportaient un partage d'information, et peut être de ressources, la mise en œuvre des SARP deviendrait plus rentable.

b) En association avec l'université George Mason, le Consortium GWU a exécuté des programmes internationaux et régionaux dans le contexte du Sommet sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, ce qui a permis de mieux faire connaître les défis dans les domaines en question. Le GWU a mis au point une expertise utile et des éléments pour le Sommet plan en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation.

## 5. SUITE À DONNER

5.1 L'Assemblée est invitée à examiner les défis de la mise en œuvre de la supervision de la sécurité ainsi que les solutions possibles mentionnées ci-dessus, puis de donner des directives appropriées pour ladite mise en œuvre, en ce qui concerne toutes les Annexes.

— FIN —