



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue

COMPÉTENCES REQUISES DES ENTITÉS DÉLÉGUÉES

(Note présentée par le Pérou et ayant pour auteurs les États ci-après de la région SAM de l'OACI et de la CLAC)²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail soumet à l'Assemblée la proposition tendant à normaliser les critères dont se servent les auditeurs de navigabilité du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) chargés d'examiner les qualifications et l'expérience des inspecteurs de navigabilité auxquels des pouvoirs sont délégués en vertu d'un accord signé par un État avec d'autres États de sa région.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

à prendre des mesures pour s'assurer que les auditeurs USOAP maintiennent des critères normalisés et objectifs dans le traitement de questions de protocole (QP) similaires, en tenant compte de tous les documents justificatifs fournis par l'État, ainsi que des répercussions potentielles pour l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	<ul style="list-style-type: none">• Question de protocole 5.037 de la CMA.• <i>Manuel de navigabilité</i> (Doc 9760).

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

² Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Uruguay et Venezuela

1. INTRODUCTION

1.1 Étant donné la forte mondialisation de l'industrie de l'aviation internationale, les organismes de maintenance sont devenus des entités transnationales et font donc l'objet d'une surveillance et supervision de la part des organismes de réglementation de bien des pays, en raison du nombre élevé de qualifications qu'ils ont acquises. Il en a résulté une prolifération des activités de surveillance et l'audit constitue par conséquent un aspect crucial de la surveillance de la sécurité, mais sa démultiplication ne rehausse pas nécessairement le niveau de sécurité. Aussi les États ont-ils envisagé d'autres moyens plus efficaces pour assurer la surveillance.

1.2 En conséquence, des mécanismes de coopération régionale ont été mis en place dans le cadre des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) au moyen de l'accord multinational de coopération technique sur les organismes de maintenance agréés (OMA) du LAR 145, qui a été signé par 11 des 12 États membres du système.

1.3 Des documents d'appui relatifs à l'accord multinational de coopération technique sur les OMA du LAR 145 ont été établis, comme le Manuel de certification des inspecteurs multinationaux qui définit les compétences requises du personnel des inspecteurs multinationaux, lesquels doivent posséder au moins cinq ans d'expérience professionnelle dans l'administration de l'aviation civile (AAC) et avoir participé aux inspections durant les trois années précédentes.

1.4 Par ailleurs, le Manuel de l'inspecteur de la navigabilité (MIA) définit les exigences en matière d'expérience que l'État doit satisfaire pour recruter son personnel technique d'ingénierie et de maintenance.

1.5 Lors de l'audit CMA de 2018, une conclusion a été émise au sujet de la QP 5.037 concernant la délégation de fonctions à d'autres États de la région en vertu de l'accord multinational de coopération technique sur les OMA du LAR 145, un accord administré par le SRVSOP (RSOO) ; il a été avancé que les inspecteurs multinationaux des autres États, qui assurent la supervision des organismes multinationaux de maintenance au titre de cet accord, ne possédaient aucune expérience professionnelle préalable dans le secteur et n'étaient donc pas qualifiés pour exercer cette fonction de surveillance.

2. ANALYSE

2.1 Les États de la région Amérique du Sud ont élaboré des exigences en matière de qualification et d'expérience du personnel et suivent, à cette fin, une politique garantissant que les membres du personnel sont titulaires d'une licence ou d'un diplôme aéronautique et que tout le personnel technique reçoit une formation, que celle-ci soit initiale, spécialisée, avancée, en cours d'emploi ou occasionnelle. De plus, ils ont institué des exigences comme la formation du personnel technique liée au poste et des programmes d'études. Par conséquent, seul le personnel ayant suivi avec succès la formation appropriée peut exercer les fonctions d'inspecteur de la navigabilité.

2.2 Le SRVSOP a tenu compte des exigences en matière de compétences et, par conséquent, requiert des inspecteurs multinationaux qu'ils possèdent cinq ans d'expérience de travail dans l'AAC et qu'ils aient participé aux inspections durant les trois années précédentes.

2.3 Les inspecteurs de la navigabilité sont traditionnellement des experts techniques permanents recrutés dans l'industrie aéronautique, où ils peuvent avoir exercé des fonctions de supervision. L'OACI a toutefois estimé que les directions générales de l'aviation civile doivent recruter et retenir un bon effectif d'inspecteurs de l'AAC afin de veiller à ce que les niveaux de sécurité ne soient pas compromis.

2.4 Il importe de comprendre que le personnel technique recruté auprès de l'AAC est toujours titulaire d'une licence de mécanicien aéronautique et motoriste. Cependant, étant donné qu'à la fin de leurs études, les ingénieurs aéronautiques ou des domaines connexes obtiennent un diplôme universitaire, ils sont qualifiés à ce titre et ne doivent pas nécessairement détenir une licence pour exécuter des tâches du secteur de l'aviation.

2.5 Ce qui précède permet de s'assurer que le personnel de maintenance recruté pour travailler à l'AAC a acquis une expérience préalable dans l'industrie. Toutefois, si une AAC décide de recruter un ingénieur aéronautique récemment diplômé, elle est tenue de lui fournir la formation requise et de lui faire acquérir les pratiques indispensables pour obtenir l'expérience nécessaire à l'exécution ultérieure des tâches d'inspection, de certification et de surveillance.

2.6 Le Doc 9760 de l'OACI, *Manuel de navigabilité*, Partie II, Chapitre 4, Section 4.5.4, traite des inspecteurs de la division d'inspection de la navigabilité (DIN) qui se qualifient sur la base d'études universitaires, et stipule à ce sujet :

4.5.4 Qualification des inspecteurs de la DIN en fonction de leurs études

4.5.4.1 Théoriquement, un inspecteur de la DIN devrait être aussi qualifié que le personnel qu'il inspectera ou supervisera. Cette condition est habituellement remplie lorsque l'inspecteur possède une expérience en ingénierie ou en maintenance d'aéronefs. Il y aura peut-être des circonstances où la DIN manquera d'inspecteurs répondant aux critères énumérés au § 4.5.3. Comme solution de rechange, et au cas par cas, un inspecteur de la DIN peut être considéré comme qualifié s'il a réussi des études pertinentes en aéronautique dans un organisme de formation agréé ou une université reconnue.

4.5.4.2 Pour remplir leurs fonctions comme il convient, il est important que les nouveaux inspecteurs suivent un programme complet de formation technique en cours d'emploi qui leur fait acquérir les compétences, l'expérience et les habiletés dont ils auront besoin comme inspecteurs de la DIN. Un nouvel inspecteur devrait être jumelé à un inspecteur chevronné qui veillera à ce que la formation en cours d'emploi soit dispensée et étayée. Les inspecteurs de la DIN qui possèdent un diplôme d'études mais n'ont pas d'expérience en maintenance d'aéronefs ne devraient être nommés que dans des circonstances exceptionnelles.

2.7 Compte tenu de ce qui précède, il est entendu que le Doc 9760 prévoit deux cas de figure spécifiques, à savoir a) la situation idéale et b) les circonstances exceptionnelles.

2.8 Dans le scénario idéal, un inspecteur de l'AID peut être considéré comme qualifié s'il a réussi des études pertinentes en aéronautique dans une université ou un centre de formation agréé et reconnu ; celui qui satisfait aux exigences ci-dessus sera donc considéré comme un membre du personnel qualifié dans ce scénario relatif à la situation idéale. La section 4.5.4.2 fournit aussi un moyen de renforcer le travail du personnel qualifié en vertu de la section 4.5.4.1, en soulignant qu'il importe de

participer à un programme complet de formation technique en cours d'emploi, grâce auquel l'inspecteur acquiert l'expérience nécessaire à l'exercice des fonctions du poste.

2.9 Le deuxième scénario concerne une situation exceptionnelle et extraordinaire, dans laquelle des inspecteurs qui ne possèdent qu'un diplôme d'études et n'ont aucune expérience professionnelle peuvent être nommés en qualité de membres du personnel qualifiés.

3. CONSTATATIONS DE L'AUDIT CMA DE 2018

3.1 Une constatation émise lors de l'audit CMA de l'État péruvien effectué en août 2018 avait trait à la non-reconnaissance de la compétence des ingénieurs aéronautiques ou des employés apparentés d'autres États qui, en vertu de l'accord multinational de coopération technique sur les OMA du LAR 145, assuraient la surveillance des organisations auxquelles d'autres États signataires de l'accord avaient délivré des certificats.

3.2 En février 2019, l'État péruvien a présenté des documents justificatifs qui sont conformes au Doc 9735, *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue* et renvoient aux directives du Doc 9760 permettant au personnel universitaire recruté par l'État, puis formé dans le cadre d'un programme complet de formation en cours d'emploi, d'exercer des fonctions d'inspection, de certification et de surveillance. Après évaluation par la Section des audits de supervision de la sécurité et de la navigation aérienne (OAS) de l'USOAP, la demande a été jugée non fondée, la constatation a été maintenue et le statut de la QP 5.037 est demeuré insatisfaisant.

3.3 Comme on peut le constater, en nommant du personnel recruté auprès des universités puis formé dans le cadre d'un programme complet de formation, l'État péruvien se trouve dans le scénario relatif à la situation idéale prévue dans le Doc 9760, d'où la conclusion que le personnel dont il dispose est qualifié.

4. CONSÉQUENCES DE LA FORMULATION DE CONSTATATIONS AU MÉPRIS DES CRITÈRES D'AUDIT

4.1 Tous les auditeurs sont tenus d'assurer l'objectivité et le respect des critères établis dans les procédures USOAP, en évaluant l'ensemble des documents justificatifs présentés par un État, et doivent connaître les conséquences de la formulation, sur une base erronée, de QP insatisfaisantes qui mineront les décisions de l'OACI concernant le travail accompli par les RSOO et en vertu des accords signés par les États d'une région.

4.2 Une QP insatisfaisante au sens du paragraphe précédent porte atteinte aux accords signés par les États, en sapant la crédibilité de la RSOO et en affaiblissant sa reconnaissance en tant que mécanisme efficace qui permet aux États d'assurer efficacement la supervision de la sécurité.

5. CONCLUSION

5.1 L'Assemblée est priée d'inviter instamment les auditeurs USOAP à maintenir des critères normalisés et objectifs lors du traitement des QP similaires, en tenant compte de tous les documents

justificatifs fournis par l'État, ainsi que de l'impact potentiel sur la RSOO, qui est un mécanisme promu par l'OACI à des fins liées directement à la résolution des insuffisances en matière de sécurité dans ses États membres.

— FIN —