



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tél. : +1 (514) 954-6709

Réf. : AN 11/41-05/87

le 12 août 2005

Objet : Procédure pour la transparence et la divulgation
de renseignements sur les défauts importants de
conformité aux SARP liées à la sécurité

Suite à donner : Prière de prendre note

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer que, le 10 juin 2005, à la douzième séance de sa 175^e session, le Conseil de l'OACI a pris note des informations figurant dans un rapport périodique sur la mise en œuvre générale du premier cycle d'audit du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité. Sur les 188 États contractants de l'Organisation, 181 États au total ont été audités, et 162 États ont accueilli des visites de suivi. Dans l'ensemble, des progrès notables ont été accomplis dans l'application des plans d'action correctrice des États afin de renforcer leurs systèmes de supervision de la sécurité. Certains États continuent cependant à éprouver des difficultés dans ce domaine, dues essentiellement à l'absence de ressources. Par ailleurs, l'état de la supervision de la sécurité dans la plupart des dix-neuf États qui n'ont pas encore fait l'objet d'audits de suivi reste préoccupant.

2. La divulgation des résultats des audits de l'USOAP à tous les États a pour objet principal de fournir aux États contractants des renseignements suffisants pour leur permettre de déterminer, en connaissance de cause, la capacité de supervision de la sécurité des États audités et de renforcer leur rôle dans la surveillance de toutes les opérations aériennes, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers exploités sur leurs territoires. Compte tenu des lacunes constatées à cet égard dans plusieurs États et d'autres informations critiques sur la sécurité, il est nécessaire que tous les États prennent les mesures appropriées pour protéger la sécurité s'il y a lieu. À sa 35^e session, l'Assemblée de l'OACI a souligné cette nécessité aux États, au paragraphe 4 du dispositif de sa Résolution A35-7 — Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité, sur laquelle j'ai appelé votre attention dans ma lettre AN 11/41-05/34, datée du 24 mars 2005.

3. La stratégie unifiée vise à répondre aux problèmes de sécurité mis en lumière par l'USOAP et à aider les États qui ne sont pas en mesure de s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité. Au titre de cette stratégie, l'OACI ne ménagera aucun effort pour faciliter la résolution des carences en matière de supervision de la sécurité et pour promouvoir l'application des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la sécurité en fournissant coopération et assistance et en forgeant des partenariats. La stratégie unifiée met en place des systèmes permettant aux États qui ne sont pas en mesure de s'acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité de recevoir précisément l'appui dont ils ont besoin. Ces systèmes dirigeront les ressources de la communauté de l'aviation civile internationale vers les besoins les plus criants, dans le cadre de partenariats entre l'OACI, les États, l'industrie, les institutions financières, les usagers de l'espace aérien et autres parties prenantes (voir paragraphe 13 du dispositif de la Résolution A35-7).

4. Il faut cependant reconnaître que, dans certains États, des conditions non propices à la sécurité peuvent perdurer, que les autorités responsables ne sont peut-être pas en mesure de surmonter. Il peut arriver par exemple que, indépendamment de la volonté des États, des exploitants peu scrupuleux, des exploitants animés de mauvaises intentions ou d'autres parties exercent des influences ou tirent parti de la situation pour éviter une intervention des autorités compétentes. Dans de tels cas, il peut être nécessaire, en dernier ressort, que le Conseil prenne des mesures, en adoptant une recommandation ou une décision, le cas échéant. Si l'État intéressé ne donne pas suite à une telle recommandation ou décision du Conseil et que les conditions non propices à la sécurité ne sont pas éliminées, tous les États contractants doivent en être informés, conformément à l'article 54, alinéa j), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944). Le paragraphe 5 du dispositif de la Résolution A35-7 demande l'élaboration d'une procédure pour informer tous les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention.

5. En conséquence, à la treizième séance de sa 175^e session, le 13 juin 2005, le Conseil a approuvé une procédure pour la transparence et la divulgation de renseignements concernant un État qui présente des lacunes importantes de conformité aux SARP liées à la sécurité, notamment le non-respect de ses obligations de supervision de la sécurité. Le Conseil a approuvé en outre des principes connexes et des indicateurs de risque pour la sécurité. Des mesures de précaution sont incluses pour assurer que la procédure sera appliquée conformément aux principes établis et qu'elle ne servira qu'à des fins liées à la sécurité, pour éviter toute discrimination entre États et ne pas désavantager les États qui n'ont pas les ressources nécessaires pour assurer une supervision adéquate de la sécurité. Le Conseil a pris note à cet égard des scénarios d'action dans le cadre de la stratégie unifiée, ainsi que de l'organigramme connexe, où l'accent est mis sur la fourniture d'une assistance en application de la stratégie unifiée.

6. Les scénarios d'action de la stratégie unifiée sont présentés en Pièce jointe A, et l'organigramme connexe, en Pièce jointe B. La Pièce jointe C décrit la procédure approuvée par le Conseil pour informer tous les États contractants dans l'éventualité où un État présente des lacunes importantes de conformité aux SARP liées à la sécurité, notamment le non-respect de ses obligations de

supervision de la sécurité. Les principes connexes et les indicateurs de risque pour la sécurité à appliquer dans le cadre de la procédure approuvée figurent en Pièce jointe D.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.



Taïeb Chérif
Secrétaire général

Pièces jointes :

- A — Scénarios d'action dans le cadre de la stratégie unifiée
- B — Organigramme lié aux scénarios d'action dans le cadre de la stratégie unifiée
- C — Procédure pour informer l'ensemble des États contractants dans le cas où un État présente des lacunes importantes en matière de conformité aux SARP liées à la sécurité, notamment le non-respect de ses obligations de supervision de la sécurité
- D — Principes et indicateurs de risque pour la sécurité

SCÉNARIOS D'ACTION DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE UNIFIÉE

1. SCÉNARIO 1

1.1 Dans le premier scénario, un État participe entièrement au processus de l'USOAP et ses résultats sont constamment mauvais. Cet État a très peu de ressources à consacrer à la supervision de la sécurité. Il lui manque même peut-être un cadre réglementaire de base et il a peu ou pas de personnel qualifié pour participer à la certification et à la surveillance des exploitants. Lorsqu'on examine son niveau d'activité aéronautique, il est clair que cet État a un niveau relativement faible d'activité aéronautique qui est essentielle au soutien de son économie. Cela indique un équilibre délibéré entre la capacité de supervision et l'activité aéronautique essentielle.

1.2 Cet État se verra offrir une assistance dans le cadre de la stratégie unifiée. Il bénéficiera du soutien du siège de l'OACI, des bureaux régionaux et de la Direction de la coopération technique. L'OACI portera les besoins de cet État à l'attention de bailleurs de fonds et d'institutions financières. L'OACI travaillera également avec cet État pour établir des partenariats régionaux ou sous-régionaux appropriés pour renforcer la supervision de la sécurité. Toutes les parties auront pour objectif d'améliorer rapidement les capacités de supervision de la sécurité de cet État pour qu'il puisse bénéficier du développement sûr et ordonné de son industrie aéronautique. Le risque pour la sécurité est géré par l'État lui-même, les mécanismes de transparence en vertu de la Résolutions A35-7 de l'Assemblée fourniront à d'autres États les éléments nécessaires pour assurer la supervision des exploitations étrangères, et toutes les mesures possibles seront prises pour résoudre les problèmes. Un tel État ne ferait pas l'objet d'une considération spéciale du Conseil concernant la procédure pour la transparence et la divulgation en vertu de l'article 54, alinéa j).

2. SCÉNARIO 2

2.1 Dans le deuxième scénario, un État peut avoir des difficultés à gérer la sécurité et l'efficacité de ses installations de navigation aérienne. Les carences particulières en matière de navigation aérienne seront suivies automatiquement par le processus de planification régionale de longue date. Lorsque l'audit de l'USOAP aura lieu, il y aura vraisemblablement des conclusions et des recommandations concernant la capacité de cet État de gérer les problèmes de sécurité de la navigation aérienne. Ce scénario ne s'est pas encore présenté à ce jour, mais on peut s'attendre à le rencontrer de plus en plus fréquemment à mesure que davantage d'audits sont achevés dans le cadre de l'approche systémique globale pour le programme de l'USOAP, élargi à toutes les Annexes relatives à la sécurité.

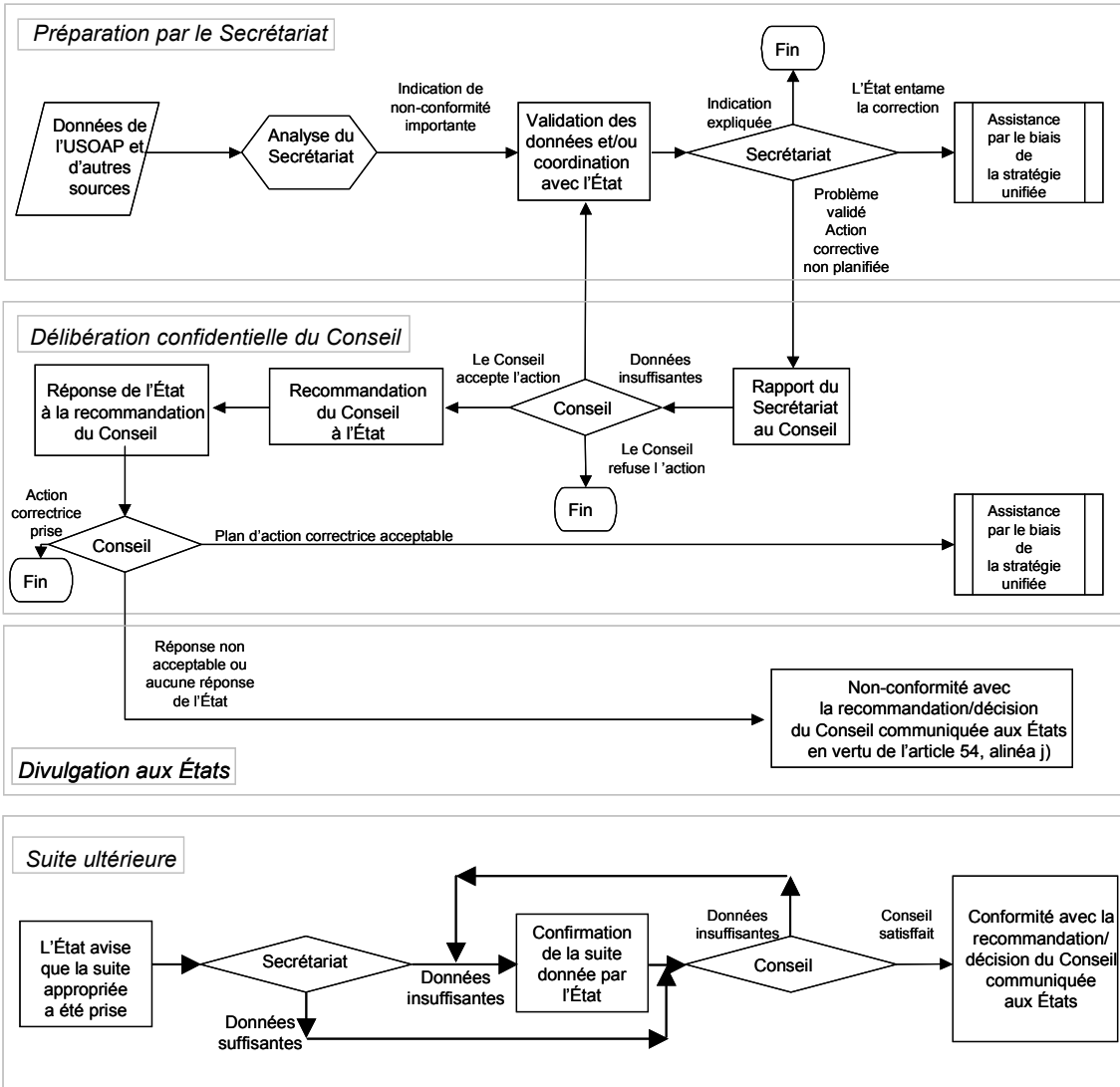
2.2 Comme dans le premier scénario, l'État recevra une assistance appropriée dans le cadre de la stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de supervision de la sécurité. Il appartiendra à cet État et aux mécanismes régionaux de planification d'appuyer la résolution éventuelle des carences particulières dans le domaine de la navigation aérienne. Le Programme de coopération technique fournira une assistance aux États pour résoudre ces problèmes d'infrastructure, tout comme il le fait actuellement. Cet État ne fera pas l'objet d'une considération spéciale du Conseil concernant la procédure pour la transparence et la divulgation en vertu de l'article 54, alinéa j). Dans ce cas, les risques pour la sécurité sont gérés collectivement par le biais du processus de planification régionale, la transparence nécessaire en ce qui concerne l'état des carences de navigation aérienne est assurée, et les carences sont résolues par le mécanisme le plus approprié.

3. SCÉNARIO 3

3.1 Le troisième et dernier scénario est le plus difficile. Un État présente des carences graves et persistantes en matière de supervision de la sécurité, semblables à celles de l'État décrit dans le premier scénario. Cependant, contrairement audit État, il n'a peut-être pas participé entièrement, ou du tout, au processus d'audits de l'USOAP. Les données disponibles concernant les capacités restreintes de supervision de la sécurité de cet État sont peut-être limitées. Par ailleurs, les données indiquent que cet État a des activités aéronautiques qui semblent peu plausibles, compte tenu de ce que l'on sait de sa capacité de supervision de la sécurité. Par exemple, l'État peut avoir demandé un nombre disproportionné d'indicatifs à trois lettres et d'indicatifs de radiotéléphonie à l'OACI au bénéfice des exploitants aériens auxquels il a délivré un permis d'exploitation aérienne. L'État peut avoir un nombre excessif d'aéronefs gros porteurs sur son registre, bien au-delà de sa capacité de supervision de la sécurité. Les données concernant ces aéronefs et leurs exploitants montrent qu'ils sont exploités exclusivement dans des pays et des régions éloignées qui peuvent être à des milliers de kilomètres de l'État, sans que celui-ci ait conclu des arrangements appropriés, tels que le transfert de certaines fonctions et responsabilités conformément à l'article 83 *bis* de la Convention, rendant ainsi pratiquement impossible une supervision efficace de la sécurité. Il se peut que l'État fasse ouvertement la publicité de services d'immatriculation contre rétribution, et des rapports du Conseil de sécurité des Nations Unies peuvent même relier certains vols à des activités illégales.

3.2 Dans ce cas, la première action serait d'obtenir de meilleures informations sur les capacités de supervision et les activités aéronautiques de cet État. Tous les efforts seraient déployés pour le faire en collaboration avec l'État. Une mission spéciale de l'USOAP pourrait être recommandée et l'OACI pourrait choisir de demander à cet État de fournir des renseignements d'actualité sur l'immatriculation et la propriété des aéronefs sur base de l'article 21 de la Convention. Il est possible que cet État soit incapable de soutenir de tels efforts de validation, ou qu'il soit empêché d'y participer en raison de forces externes. À mesure qu'on obtiendrait de plus en plus d'informations, une assistance à cet État dans le cadre de la stratégie unifiée ferait l'objet d'une considération prioritaire. L'objectif de toutes les personnes concernées serait l'établissement de mécanismes d'appui et de partenariats régionaux qui résoudraient le problème de cet État. Si celui-ci ne souhaitait pas ou ne pouvait pas participer à ces activités, le cas serait présenté au Conseil de l'OACI en vue d'un examen spécial et de mesures éventuelles dans le cadre de la procédure pour la transparence et la divulgation en vertu de l'article 54, alinéa j). Ceci serait nécessaire parce que le risque que les exploitants de cet État posent pour la sécurité n'est pas circonscrit, les mécanismes de transparence en vertu de la Résolution A35-7 de l'Assemblée ne sont pas efficaces, et aucun progrès n'est fait pour résoudre la situation.

**ORGANIGRAMME LIÉ AUX SCÉNARIOS D'ACTION
DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE UNIFIÉE**



**PROCÉDURE POUR INFORMER L'ENSEMBLE DES ÉTATS CONTRACTANTS
DANS LE CAS OÙ UN ÉTAT A DES LACUNES IMPORTANTES EN MATIÈRE
DE CONFORMITÉ AUX SARP LIÉES À LA SÉCURITÉ, OU QU'IL OMET D'AGIR
CONFORMÉMENT À SES OBLIGATIONS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ**

1. INTRODUCTION

1.1 Le Secrétariat suit en permanence les renseignements relatifs à la sécurité, tirés de l'USOAP et d'autres sources, en vue d'encourager l'assistance aux États individuellement ou collectivement, dans le cadre de la stratégie unifiée, et de renforcer leur capacité de supervision de la sécurité là où cela est nécessaire.

1.2 Si l'analyse effectuée par le Secrétariat, conformément aux principes et indicateurs de risque pour la sécurité ci-joints, des données convenablement validées indique qu'il y a des lacunes importantes en matière de conformité aux SARP liées à la sécurité et qu'un niveau de risque pour la sécurité a été atteint qui peut justifier une action urgente, le Secrétariat fera tous les efforts possibles pour discuter de cette question avec l'État concerné afin d'obtenir une explication, d'engager une action correctrice de la part de l'État, ou d'entreprendre une assistance au moyen de la stratégie unifiée en vue d'appliquer une action correctrice.

1.3 Si le risque pour la sécurité est confirmé, et que la consultation avec l'État concerné indique que la mesure correctrice ne vise pas à résoudre ce risque ou qu'elle ne le résoudrait pas, même avec l'assistance apportée dans le cadre de la stratégie unifiée, le Secrétariat rendra compte de la situation au Conseil, conformément à la procédure ci-après.

1.4 La procédure est un outil qui vise à identifier les États qui ont des carences importantes en matière de conformité aux normes de l'OACI liées à la sécurité, et qui ne s'acquittent pas de leurs obligations internationales de supervision de la sécurité. Elle encourage ces États à se conformer aux SARP de manière appropriée, et est destinée à être utilisée en dernier recours. Au cas où les situations d'insécurité persistent, par exemple des situations que les autorités responsables ne pourraient pas surmonter même avec une assistance extérieure, la procédure prévoit que tous les États contractants en soient informés, conformément aux principes de transparence et de divulgation.

2. PROCÉDURE

2.1 Les propositions du Secrétariat de mesures à prendre par le Conseil font l'objet de notes de travail à diffusion restreinte et sont examinées lors de séances du Conseil à huis clos. Les États concernés seront informés en conséquence et, conformément à l'article 53 de la Convention et à la Règle 32 du *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559), seront invités à participer, sans droit de vote, à l'examen de la question par le Conseil.

2.2 Le Conseil dispose de plusieurs options. Il pourrait estimer que les données ne sont pas suffisantes et ordonner qu'une validation plus poussée et/ou une coordination avec l'État concerné soit entreprise. Il pourrait aussi décider qu'aucune autre action n'est nécessaire. Si le Conseil juge nécessaire de prendre des mesures concernant des lacunes importantes d'un État en matière de conformité aux SARP liées à la sécurité, y compris lorsqu'un État ne s'acquitte pas de ses obligations de supervision de la

sécurité, il peut formuler une recommandation ou une décision, selon le cas. Les recommandations ou décisions ci-après peuvent être envisagées :

- L'État doit expliquer les mesures prises dans un délai fixé.
- L'État doit remédier aux problèmes de (supervision de la) sécurité constatés dans un délai fixé.
- Le Conseil peut décider qu'une activité spécifiée est de toute évidence non conforme aux obligations de l'État en matière de supervision de la sécurité et prier instamment l'État d'interdire ou de cesser immédiatement cette activité et de prendre les mesures correctrices appropriées dans un délai fixé.

2.3 Sur réception de la réponse de l'État, ou faute de réponse dans le délai fixé, le Conseil déterminera en séance à huis clos si l'État se conforme ou non à ses recommandations ou décisions. L'État pourra également participer à cette séance. Toute non-application de ces recommandations ou décisions sera signalée par le Secrétaire général au nom du Conseil à tous les États contractants, conformément à l'article 54, alinéa j), de la Convention.

2.4 Si, par la suite, un État fournit des renseignements concernant les mesures appropriées qui ont été prises et si le Conseil estime que l'État en question a respecté ses recommandations ou décisions, tous les États seront informés immédiatement. Il peut être nécessaire que l'OACI confirme que les mesures appropriées ont bien été prises.

PRINCIPES ET INDICATEURS DE RISQUE POUR LA SÉCURITÉ

1. PRINCIPES

1.1 En appliquant la procédure, il sera nécessaire d'adhérer aux principes suivants :

Équité	Seules des données fiables, validées ou corroborées bénéficiant d'un haut niveau de confiance seront utilisées. L'État concerné sera invité à participer au processus.
Transparence	La méthode de validation ou de corroboration des données, ainsi que leur source et leur utilisation de la procédure, sera transparente.
Non-discrimination	La procédure sera utilisée uniquement à des fins liées à la sécurité, afin d'assurer qu'il n'y a pas de discrimination entre les États, et de ne pas désavantager les États qui ne disposent pas de ressources pour assurer une supervision adéquate de la sécurité. L'absence de ressources ne déclenchera pas à elle seule l'application de la procédure.
Opportunité	La procédure devra être entamée et exécutée à temps. Tous les États devront être informés sans délai des mesures prises par le Conseil en cas de recommandations ou de décisions de celui-ci, ainsi que de l'achèvement des mesures appropriées prises par l'État concerné.

2. INDICATEURS DE RISQUE POUR LA SÉCURITÉ

2.1 Les indicateurs de risque pour la sécurité suivants devront être pris en compte pour déterminer si un niveau de risque pour la sécurité a été atteint, qui pourrait justifier une intervention du Conseil :

- a) L'État n'a pas participé au processus d'audit de l'USOAP.
- b) L'État n'a pas rempli le questionnaire sur les activités aéronautiques ni les listes de vérification de conformité.
- c) L'État n'a pas participé à un audit sur place dans le cadre de l'USOAP.
- d) L'État n'a pas présenté un plan d'action correctrice acceptable.
- e) L'État n'a pas résolu les carences liées à la sécurité constatées lors de l'audit de l'USOAP.

- f) Le niveau des activités de l'État n'est pas compatible avec la capacité de supervision de la sécurité.¹
- g) La nature des activités de l'État n'est pas compatible avec la capacité de supervision de la sécurité.^{1, 2}
- h) Données sur les accidents et incidents d'aviation liées aux responsabilités et aux obligations de l'État en matière de supervision de la sécurité.

— FIN —

¹ Il est important de noter que, si un État a un faible niveau de capacité de supervision de la sécurité, ce seul fait ne mettra pas en branle l'application de la procédure. Pour nombre de ces États, la meilleure méthode pour accroître leur capacité de supervision de la sécurité est par le biais de la coopération et de l'assistance.

² Les types d'activité suivants indiqueraient que le niveau ou la nature des activités aéronautiques d'un État n'est pas compatible avec la capacité de supervision de la sécurité :

- Un État, n'ayant pas la capacité d'assurer une supervision adéquate de la sécurité de ses exploitations, délivre de multiples AOC à des exploitants d'aéronefs qui exploitent des vols surtout dans des pays éloignés ou avec un nombre important d'aéronefs immatriculés dans le registre d'un État qui exploite des vols dans différentes parties du monde.
- Un État délivre des AOC ou des certificats de navigabilité contre rétribution, sans fournir de supervision de la sécurité.
- Un État délivre des certificats de navigabilité pour des aéronefs qui sont exploités exclusivement dans des pays éloignés ou qui sont loués par des exploitants étrangers, sans, le cas échéant, avoir conclu un accord en vertu de l'article 83 bis de la Convention pour le transfert de certaines fonctions de supervision avec l'État (ou les États) de l'exploitant, rendant ainsi difficile l'exécution d'une supervision adéquate de la sécurité sur l'entretien et le maintien de la navigabilité.
- Importantes divergences entre les renseignements fournis par l'État dans le processus de l'USOAP et les renseignements validés obtenus par d'autres sources concernant les AOC et les certificats de navigabilité délivrés.
- Fréquents changements de l'État d'immatriculation d'un même aéronef, les États concernés ayant alors une capacité limitée de supervision de la sécurité.