



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 1 : Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation

Sujet 1.2

LE POINT SUR L'ÉTAT DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note fait le point sur les activités d'audit de supervision de la sécurité menées par l'OACI depuis 1999. Si des progrès importants ont été accomplis pour résoudre des carences, de nombreux États continuent de connaître des problèmes.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (1997) a recommandé, entre autres, que le programme d'évaluation de la supervision de la sécurité établi en 1995 soit renforcé de manière à ce qu'il soit plus présent et plus efficace ; qu'à cette fin, des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés soient effectués par l'OACI en incluant tous les États contractants ; et enfin, que le programme de supervision de la sécurité soit élargi, au moment qu'il conviendra, à d'autres domaines techniques.

1.2 La Résolution A32-11 de l'Assemblée a chargé le Conseil de mettre en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 1999, un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), y compris un mécanisme de compte rendu et de suivi systématiques de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) liées à la sécurité.

1.3 À sa 35^e session, l'Assemblée (Résolution A35-6) a décidé que l'USOAP serait élargi de manière à inclure les dispositions relatives à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* liées à la sécurité. Elle a de plus demandé au

Secrétaire général de restructurer l'USOAP à compter du 1^{er} janvier 2005 afin d'adopter une approche systémique globale pour la conduite des audits de supervision de la sécurité dans tous les États contractants.

1.4 La présente note est un rapport d'ensemble sur les activités d'audit menées durant le premier cycle d'audits de 1999 à 2004 et elle fait le point sur l'état actuel de la supervision de la sécurité dans le monde et sur les préoccupations importantes découlant des missions d'audit et de suivi d'audit.

2. ACTIVITÉS D'AUDIT

2.1 Les activités d'audit au titre de l'USOAP ont commencé en mars 1999, en suivant une approche Annexe par Annexe, dans le cadre du programme limité à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, car les activités traitées dans ces trois Annexes étaient considérées comme les plus « exportables ». Au cours de ce premier cycle d'audits, 181 États contractants, deux régions administratives spéciales (RAS) de Chine, à savoir Hong Kong et Macao, et trois territoires, à savoir les Antilles néerlandaises, les Bermudes et les Îles Turques et Caïques (Royaume-Uni) ont été audités. En tout, sept États contractants n'ont pas pu être audités.

2.2 Les activités de suivi d'audit destinées à valider l'état de mise en œuvre des plans d'action correctrice soumis par les États contractants à la suite des audits initiaux ont commencé en août 2001. Au total, 162 États contractants et les deux régions administratives spéciales de Chine, qui avaient fait l'objet d'un audit initial, ont été visités aux fins de suivi d'audit. Des rapports sommaires sur les audits et les suivis d'audit ont été publiés et communiqués à tous les États contractants.

3. RÉSULTATS DES AUDITS

3.1 Les résultats des audits sont évalués par rapport au degré de mise en œuvre par les États des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité qui sont définis dans le *Manuel de supervision de la sécurité* de l'OACI, Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité* (Doc 9734) :

- a) la législation primaire de l'aviation ;
- b) les règlements opérationnels spécifiques ;
- c) le système d'aviation civile de l'État et les et fonctions de supervision de la sécurité ;
- d) la qualification et la formation du personnel technique ;
- e) les indications techniques, les outils et la fourniture de renseignements critiques sur la sécurité ;
- f) les obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation ;
- g) les obligations en matière de surveillance ;
- h) la résolution des problèmes de sécurité.

3.2 Ces éléments, à leur tour, traduisent la mise en œuvre des SARP de l'OACI, qui constituent la base des protocoles utilisés pour la réalisation des audits.

3.3 Lorsqu'on compare les résultats des audits initiaux avec ceux des missions de suivi, on constate que dans l'ensemble, des progrès importants ont été accomplis dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États. À la fin du premier cycle d'audits, l'absence de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité est passée d'une moyenne de 32,6 % pour l'ensemble des audits initiaux réalisés à une moyenne de 17,5 % au niveau mondial, après le suivi d'audit de 162 États contractants. Un graphique illustrant les résultats globaux des audits initiaux et des suivis d'audit réalisés figure à l'appendice.

4. **PRÉOCCUPATIONS IMPORTANTES RELEVÉES APRÈS LE PREMIER CYCLE D'AUDITS**

4.1 Dans l'ensemble, des progrès importants ont été accomplis dans la résolution de carences constatées, en particulier celles liées à l'absence d'une législation et de règlements, d'un système d'aviation civile et de fonctions de supervision de la sécurité, et à la pénurie d'un personnel adéquatement qualifié et en nombre suffisant. Cependant, plusieurs États continuent d'éprouver des difficultés dues à un manque de ressources appropriées. Les paragraphes qui suivent présentent un résumé de la situation de divers groupes d'États en matière de supervision de la sécurité.

États qui n'ont pas été audités par l'OACI

4.2 Sept États contractants, à savoir : l'Afghanistan, le Burundi, les Îles Salomon, l'Iraq, le Libéria, le Sierra Leone et la Somalie, n'ont pas pu être audités durant le premier cycle d'audits portant sur les Annexes 1, 6 et 8. Ces audits n'ont pas pu être réalisés essentiellement pour des raisons de sûreté. Ces sept États seront audités lorsque les conditions le permettront. Cependant, les audits de supervision de la sécurité de ces États, lorsqu'ils auront lieu, seront réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale.

4.3 L'OACI n'a pas de données validées sur la situation de ces États concernant leurs activités ou leur capacité de supervision de la sécurité. Cette absence de renseignements fiables donne lieu à certaines préoccupations, car lors de missions d'audit effectuées dans d'autres États, on a rencontré des aéronefs certifiés et des agents titulaires de licences délivrées par certains de ces États, et des discussions informelles avec des membres d'équipage ont laissé entendre que des licences et des certificats sont délivrés par correspondance en utilisant une boîte postale située dans un pays tiers.

États qui n'ont pas soumis de plan d'action correctrice et qui n'ont donc pas fait l'objet d'une visite de suivi d'audit

4.4 Sept États contractants, à savoir : Djibouti, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, la Micronésie, Nauru, la République centrafricaine et Sao Tomé-et-Principe, n'ont pas soumis de plan d'action correctrice après leurs audits respectifs, comme l'exigeait le Protocole d'accord signé avec l'OACI. L'OACI a tenté en vain, à plusieurs reprises, d'obtenir un plan d'action correctrice de ces États. En l'absence d'un plan d'action correctrice, des missions de suivi d'audit n'ont pas pu être effectuées dans ces États.

4.5 Les constatations des audits initiaux de ces États ont indiqué qu'ils n'avaient pas mis en place un système adéquat de supervision de la sécurité leur permettant de s'acquitter de leurs obligations en matière de délivrance des licences du personnel, et de certification et supervision des exploitants et des organismes d'entretien d'aéronefs.

États qui ont soumis un plan d'action mais dans lesquels il n'a pas été possible d'effectuer une mission de suivi d'audit

4.6 Les huit États contractants suivants : le Congo, l'Érythrée, les Îles Marshall, la Jamahiriya arabe libyenne, le Kiribati, le Rwanda, le Swaziland et le Tchad, ont été audités et ont soumis un plan d'action, mais il n'a pas été possible d'y effectuer une mission de suivi d'audit pour les raisons suivantes : les États concernés n'ont pas fourni de renseignements sur les progrès accomplis, ont indiqué qu'il n'y a eu aucun progrès dans la mise en œuvre de leur plan d'action correctrice, ou n'ont pas répondu aux propositions concernant un calendrier de suivis d'audit ou à des demandes de renseignements faites par l'OACI concernant l'état d'exécution du plan d'action qu'ils ont soumis. Dans un cas, le plan d'action n'a été soumis à l'OACI qu'après l'achèvement du premier cycle d'audits. Les rapports des audits de supervision de la sécurité réalisés dans ces États indiquent que la mise en œuvre du plan d'action correctrice de chacun d'entre eux est urgente.

États qui n'ont pas fait l'objet d'une visite de suivi d'audit pour d'autres raisons

4.7 Outre les quinze États ci-dessus (paragraphe 4.4 et 4.6), cinq autres États contractants n'ont pas reçu de visite de suivi d'audit, à savoir : Andorre, les Îles Marshall, Israël, la République démocratique du Congo et Saint-Marin. Des suivis d'audit n'ont pas été jugés nécessaires pour Andorre et Saint-Marin compte tenu des résultats des audits initiaux et de l'absence d'activités d'aviation civile dans ces États. Israël n'a pas pu être visité, car il a demandé que sa mission de suivi d'audit soit reportée à une période postérieure à la fin du premier cycle d'audits. Enfin, les missions de suivi prévues pour les Îles Marshall et la République démocratique du Congo n'ont pas pu avoir lieu pour des raisons opérationnelles.

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note des résultats du premier cycle d'audits de supervision de la sécurité et des missions de suivi d'audit effectuées dans le cadre de l'USOAP, qui sont décrits dans la présente note de travail et dans l'appendice ;
- b) à demander aux États cités au paragraphe 4.4 ci-dessus de soumettre leurs plans d'action correctrice ;
- c) à demander aux États cités au paragraphe 4.6 ci-dessus de fournir à l'OACI le point sur la mise en œuvre de leurs plans d'action correctrice et à les inviter instamment à accepter les dates d'audit dans le cadre de l'approche systémique globale.

Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité

Absence de mise en œuvre effective (%)

 Monde – Phase audit 32,6 %

 Monde – Phase suivi 17,5 %

