



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes d'audit – Méthode de surveillance continue

POSSIBLE AMÉLIORATION DES COMPTES RENDUS DE L'USOAP-CMA EN FONCTION DE L'AMPLEUR ET DE LA COMPLEXITÉ DES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES DES ÉTATS CONCERNÉS

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il est demandé à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de voir s'il serait possible d'améliorer les comptes rendus établis dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) en fonction de l'ampleur et de la complexité des activités de l'aviation civile dans les différents États membres, en regroupant ceux d'entre eux dont les niveaux d'activité sont similaires. Une telle approche permettrait d'obtenir des comparaisons plus significatives au sein de sous-groupes analogues et de rendre ainsi la collaboration interétatique plus pertinente et plus efficace.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) demander à l'OACI d'étudier, conformément au plan de travail, ce qui pourrait être fait pour améliorer les comptes rendus de performance afin qu'ils reflètent l'ampleur et la complexité des activités d'aviation civile des États membres, en ayant recours à un système de classement ou de regroupement qui ferait ressortir les résultats des États présentant des niveaux d'activités similaires, et de faire des recommandations à cet égard lors de la prochaine Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note a pour but d'informer l'OACI et de lui demander de voir s'il serait possible d'améliorer les comptes rendus établis dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) en classant dans des sous-groupes distincts les

États membres ayant des activités similaires ou comparables dans le domaine de l'aviation civile et d'évaluer leur mise en œuvre effective (EI) des mesures requises en la matière, en tenant compte des différents niveaux d'activités de l'aviation civile et de leur complexité.

1.2 Actuellement, le site web 4.0 du Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI met à disposition des informations qui permettent aux États de comparer leurs performances dans leurs régions respectives ainsi qu'à l'échelle mondiale. Il ne leur est toutefois pas possible de les comparer à ceux d'autres États ayant des niveaux de complexité et d'activités analogues dans le domaine de l'aviation civile. Cette lacune les empêche d'évaluer efficacement leurs performances par rapport à celles de leurs pairs. Si l'on pouvait y remédier, les États seraient en mesure d'évaluer leur niveau de conformité et leur efficacité de façon plus significative. Cela aiderait par ailleurs ceux qui ont besoin d'être épaulés dans le cadre de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » à déterminer quels sont les États avec lesquels ils pourraient s'associer afin de s'entraider.

2. CONTEXTE

2.1 L'USOAP-CMA est un mécanisme qui sert à évaluer les capacités des États à superviser efficacement leur sécurité et dont le mode de fonctionnement convient à tous les États membres, quelle que soit l'ampleur de leurs activités d'aviation civile. Cette approche a ceci de judicieux qu'elle exclut des calculs les questions de protocole (PQ), lesquelles sont réputées ne pas s'appliquer à l'État concerné.

2.2 Le système mondial d'aviation civile est intrinsèquement fondé sur la collaboration, les États travaillant ensemble à l'amélioration de sa sécurité. Certains États gèrent un nombre d'activités aéronautiques sensiblement plus important que d'autres, et les niveaux de mise en œuvre effective varient considérablement, eux aussi, selon les pays.

2.3 S'il est actuellement possible pour les États d'établir des rapports nationaux sur la sécurité au niveau régional et à l'échelle mondiale, il leur serait utile de pouvoir produire des rapports comparatifs qui confrontent leurs performances à celles d'autres États présentant des caractéristiques analogues, tels que des niveaux comparables d'EI ou un niveau équivalent d'activités d'aviation civile – niveau qui pourrait être aisément déterminé grâce au Questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ).

2.4 L'approche proposée donnerait un tableau plus précis et plus significatif de l'environnement mondial de l'aviation civile et aurait pour les États membres les avantages ci-après.

2.4.1 Elle permettrait à l'OACI de procéder à une répartition plus efficace des moyens disponibles en termes d'assistance, en veillant à ce que cette aide aille là où elle est le plus nécessaire et où elle peut avoir la plus forte incidence.

2.4.2 Elle contribuerait à mieux cerner la portée et la répartition des activités d'aviation civile par rapport aux moyens disponibles, en particulier dans les États relevant de la même organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), et renforcerait ainsi le soutien apporté par les États à l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté ».

2.4.3 Elle permettrait de comparer et d'évaluer les performances d'États ayant des systèmes d'aviation civile et des niveaux d'activité comparables, ce qui favoriserait la collaboration interétatique et l'amélioration continue des résultats.

2.4.4 Elle assurerait un plus grand appui à l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » en donnant aux États qui en ont besoin la possibilité d'obtenir de l'aide d'autres États membres qui

pourraient être facilement identifiés, ce qui conférerait aux efforts de coopération et de collaboration une pertinence et une efficacité maximales.

3. ANALYSE

3.1 Tous les États membres ont accès aux comptes rendus de performance et aux *State safety briefings* (fiches sur la sécurité par État) *via* la plateforme iSTARS. Cet outil centralisé permet aux États de comparer leurs résultats en matière de sécurité de l'aviation et de performances à ceux d'autres États, tant dans leurs régions respectives qu'à l'échelle mondiale. Une telle analyse comparative peut être mise à profit pour favoriser la transparence, encourager la mise en commun de pratiques optimales et inciter à améliorer sans cesse le système de sécurité de l'aviation civile. Il faut toutefois avoir conscience que tous les États ne mènent pas des activités d'aviation civile de même ampleur ou de même complexité. Ceux dont les opérations aériennes sont relativement limitées disposent parfois de peu d'indicateurs de performance ou n'ont qu'un petit nombre d'activités de sécurité, dans la mesure où de multiples questions de protocole (PQ) ne leur sont pas directement applicables ou ne les concernent pas. L'approche uniformisée actuellement suivie pour l'établissement des comptes rendus pourrait ne pas pleinement refléter les profils de sécurité et de performance de ces États, et risquerait par conséquent de livrer des informations moins exploitables ou des comparaisons trompeuses.

3.2 De plus, lorsque iSTARS génère des comptes rendus de performance régionaux et mondiaux, le cadre utilisé pour la comparaison tend à négliger la diversité des infrastructures aéronautiques, les cadres réglementaires et de la complexité des opérations entre les États. Ainsi, un pays doté d'un écosystème aéronautique très complexe avec des aéroports internationaux, de multiples compagnies aériennes et un nombre important d'opérations de transport de fret et de passagers se trouve confronté à des difficultés de gestion de la sécurité très différentes de celles que connaît un pays dont le trafic aérien intérieur est limité et qui ne doit s'occuper que de quelques activités d'aviation générale. Le fait de jauger ces deux situations à l'aide des mêmes indicateurs, sans regrouper les États en fonction de leur contexte, peut fausser les évaluations de performance. L'absence de différenciation peut conduire à des résultats comparatifs inéquitables : un État de taille plus modeste peut, par exemple, ne pas sembler suffisamment performant au simple motif que certains indicateurs ne lui sont pas applicables, tandis qu'à l'inverse, pour les États dont la situation est plus complexe, le fait d'établir une moyenne des données peut masquer l'existence de risques très importants. Pour remédier à ce problème, le recours, dans les comptes rendus de performance, à un mécanisme permettant de classer ou de regrouper les États en fonction de paramètres tels que le volume et la complexité des activités aéronautiques, l'éventail des opérations d'aviation civile, la capacité des infrastructures aéroportuaires et la maturité réglementaire, présenterait un grand avantage.

3.3 Le regroupement des comptes rendus de performance faciliterait l'interprétation des données et en accroîtrait la pertinence, ce qui contribuerait à améliorer l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, l'affectation des ressources et la supervision de la réglementation. Il fournirait également un cadre d'examen plus équitable, en incitant tous les États à œuvrer plus activement en faveur d'une plus grande sécurité sans avoir à craindre une évaluation non représentative. Enfin, le fait d'affiner de la sorte la méthode utilisée pour les comptes rendus va dans le sens que poursuit l'objectif plus large d'une amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde en facilitant la collecte d'informations plus significatives et plus exploitables en la matière.