



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue

RENFORCEMENT DES QUESTIONS DE PROTOCOLE AU TITRE DU PROGRAMME USOAP

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les Émirats arabes unis reconnaissent et appuient les recommandations formulées par le Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP CMA (GEUSR) et validées par le Conseil de l'OACI, qui sont exposées dans la note A40-WP/11-EX/6. Au-delà des recommandations de la note citée, les Émirats arabes unis proposent dans la présente des points supplémentaires de renforcement de l'outil utilisé par l'OACI pour évaluer la conformité des États dans le cadre de l'USOAP.

La présente note invite l'OACI à envisager une approche fondée sur les objectifs pour évaluer la conformité des États aux questions de protocole (PQ). Pour ce faire, il se peut que l'OACI doive envisager une formation plus poussée de ses auditeurs pour déterminer si un État a atteint l'objectif de renforcement de la sécurité de l'aviation, plutôt que de fonder un audit sur des PQ qui sont prescriptives par nature.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à recommander à l'OACI de renforcer son évaluation du niveau de conformité des États en s'assurant que les questions de protocole se fondent sur les objectifs à atteindre au lieu d'être prescriptives ;
- b) à recommander à l'OACI de communiquer les PQ aux États pour consultation avant qu'elles ne soient adoptées, dans le cadre du renforcement de la qualité. Cette consultation pourrait se faire en recourant au processus de la lettre aux États ;
- c) à demander à l'OACI de créer une meilleure synergie parmi les Coordonnateurs nationaux de surveillance continue (NCCM), en établissant un réseau en ligne de ces experts, qui faciliterait les échanges et le partage des données.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques – Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note n'a pas d'incidences financières.
<i>Références :</i>	Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis sa création, le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a grandement contribué à renforcer la sécurité dans le monde. Depuis lors, les audits aident à identifier des domaines à améliorer, et tous les États s'en servent également pour atténuer les risques dus à un autre exploitant ou dans leur propre système.

1.2 Les instruments utilisés par l'OACI pour évaluer le niveau de conformité d'un État à l'USOAP, ainsi que les exigences du système de gestion de la sécurité (SGS) et du Programme national de sécurité (PNS), sont les questions de protocole qui renferment des orientations principalement utilisées par les auditeurs de l'OACI lorsqu'ils évaluent un État, et par les États pour s'autoévaluer. Il est fait obligation aux États de s'assurer qu'ils sont en mesure de se conformer aux exigences des PQ et de le démontrer. Dans certains cas, comme il est indiqué dans l'analyse ci-après, la nature prescriptive des PQ peut ne pas aider à atteindre l'objectif pour lequel elles sont conçues.

1.3 L'introduction du système de gestion de la sécurité et l'exigence pour les États d'élaborer un Programme de gestion de la sécurité est un pas bienvenu vers le renforcement de la sécurité de l'aviation civile. Comme c'est le cas avec l'USOAP, les spécificités de la mise œuvre et de l'évaluation des normes de sécurité des 193 États membres n'est pas une tâche aisée pour l'OACI compte tenu des différences significatives entre les contextes législatifs, politiques et économiques des États.

1.4 Les Émirats arabes unis sont très reconnaissants à la Secrétaire générale de l'OACI et aux experts du GEUSR qui se sont réunis pour recommander des modifications de l'USOAP, et ils apprécient cela à sa juste valeur. Néanmoins, nous sommes d'avis que beaucoup est encore à faire si nous voulons que les États atteignent un niveau acceptable de mise en œuvre des éléments cruciaux de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 Les questions de protocole sont un outil significatif mis au point par l'OACI, que l'Organisation et les États utilisent pour évaluer le niveau de conformité des États aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Durant l'Assemblée A39 de l'Organisation, une résolution a été faite pour que l'OACI effectue une évaluation de l'USOAP et un examen de post-mise en œuvre. Les résultats de ce projet sont exposés par la Secrétaire générale de l'OACI dans la note A40-WP/11-EX/6.

2.2 La présente note est communiquée afin de souligner d'autres points de renforcement du processus d'élaboration des PQ ainsi que de la mise en œuvre correspondante.

2.3 Selon nous, lorsque l'OACI effectue des évaluations de la conformité des États aux normes de l'Organisation, elle doit mettre en place un principe fondé sur les objectifs qui, s'il est prouvé qu'un État satisfait aux objectifs des PQ, il devient inutile de suivre les orientations prescriptives.

2.4 Par exemple, certaines PQ évaluent si un État a des ressources suffisantes pour assumer ses objectifs de surveillance et également si les ressources sont proportionnées à la complexité des activités aéronautiques de l'État. À l'égard de ces PQ, et afin de s'assurer de la conformité correspondante, il peut être demandé à un État de démontrer qu'il est en mesure d'honorer son programme de surveillance, ses obligations de certification, la résolution en temps opportun des questions de sécurité, etc. Cela devrait donc éliminer la nécessité pour un auditeur de demander des preuves se rapportant aux méthodologies pour établir le montant des ressources ou des finances d'un État.

2.5 Nous considérons que suivre une démarche fondée sur les objectifs donnerait des résultats positifs du point de vue du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Afin d'atteindre cet objectif, il se peut que l'OACI doive envisager l'examen de certaines PQ, tout en s'assurant que les auditeurs sont entièrement formés quant au fait que l'examen des PQ doit se faire d'une manière objective plutôt que prescriptive.

2.6 Un autre exemple de PQ qui demande à être réexaminée est la PQ du Programme national de sécurité (PNS) se rapportant aux exigences pour la désignation d'une entité responsable de la mise en œuvre d'un PNS dans un État. Un PNS est, par définition, un ensemble intégré de règles et règlements visant à améliorer la sécurité de l'aviation. Le PNS est censé traiter des fonctions et responsabilités d'un État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile. Il est demandé aux États de promulguer une législation aéronautique principale qui établit, entre autres, une autorité de l'aviation civile investie du pouvoir d'administrer la sécurité de l'aviation civile au sein de l'État. La désignation d'une entité, habituellement une autorité de l'aviation civile, aux fins de la mise en œuvre du PNS, est donc jugée fastidieuse et inutile.

3. CONCLUSION

3.1 Les Émirats arabes unis remercient l'OACI, les experts et les États participants pour leur travail remarquable et en appuient les conclusions. Selon nous, il est très probable que le renforcement des questions de protocole proposé dans la présente note ait une incidence positive sur le niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de l'OACI par les États, ce qui servira également les objectifs de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).