



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

- Point 16 :** Amélioration de la supervision de la sécurité
Point 16.1 : Rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR L'AVANCEMENT DU PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP)

SOMMAIRE

Pour donner suite aux Résolutions A32-11 et A33-8 de l'Assemblée, la présente note contient un rapport général sur l'avancement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) depuis sa création en 1999, ainsi que sur les progrès d'ensemble réalisés et sur l'expérience acquise. Le paragraphe 2 contient des renseignements circonstanciés sur les constatations et les suivis d'audit ainsi que leur analyse. Le paragraphe 3 donne des renseignements sur les activités de l'USOAP autres que les audits et les suivis d'audit. Le paragraphe 3 contient aussi des renseignements sur la certification ISO conférée à la Section des audits de supervision de la sécurité et sur les ressources que plusieurs États contractants ont mises à la disposition de l'OACI et qui lui ont permis de faire efficacement progresser le Programme. La décision de l'Assemblée figure au paragraphe 5.

RÉFÉRENCES

Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*

Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur*
(au 5 octobre 2001)

1. INTRODUCTION

1.1 Par sa Résolution A32-11, l'Assemblée chargeait l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de procéder à des audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États contractants. Le mandat concernant ces audits prévoyait la poursuite du Programme et le terme «audits de sécurité» laissait entendre qu'il faudrait auditer tous les domaines qui concernent la sécurité. L'élargissement du Programme «au moment qui conviendra», recommandé par la

Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile de 1997 sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité, a donc été accepté comme faisant partie intégrante de l'évolution future du Programme.

1.2 Par sa Résolution A33-8, l'Assemblée a demandé à l'OACI de poursuivre l'USOAP et a décidé de l'élargir aux Annexes 11 — *Services de la circulation aérienne*, et 14 — *Aérodromes*, à partir de 2004. Par cette résolution, elle demandait aussi au Secrétaire général de réaliser une étude sur l'élargissement de l'USOAP à d'autres domaines en rapport avec la sécurité et, en particulier, sur la réalisation d'audits des éléments essentiels de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, dès que possible, sans augmentation significative du coût de l'élargissement.

1.3 De plus, l'Assemblée (Résolution A32-11) demandait au Conseil de présenter un rapport sur la mise en œuvre générale du Programme à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, pour examiner ses progrès et l'expérience acquise, et de présenter à ladite session des propositions sur le financement à long terme du Programme. Elle demandait aussi au Conseil (Résolution A33-8) d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP, en intégrant progressivement toutes ses activités, en temps utile, dans le budget du Programme ordinaire.

1.4 La présente note soumet à l'examen de l'Assemblée un rapport circonstancié sur l'avancement du Programme, sur les progrès réalisés et sur l'expérience acquise depuis sa création, en 1999. La note A35-WP/20 contient des propositions sur le financement à long terme du Programme. La poursuite et l'élargissement du Programme sont examinés dans la note A35-WP/7 — *Transition vers une approche systémique complète pour la réalisation des audits de supervision du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité*.

2. AUDITS ET SUIVIS D'AUDIT

2.1 Constatations initiales des audits relatifs aux Annexes 1, 6 et 8

2.1.1 Les audits de supervision de la sécurité portant sur l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, ont débuté en mars 1999. Au 31 juillet 2004, 181 audits d'États contractants, trois audits de territoires et deux audits des régions administratives spéciales (RAS) de la Chine étaient achevés et les rapports confidentiels et sommaires exigés ont été publiés. Tous les États audités, sauf huit, ont soumis un plan d'action correctrice pour régler les problèmes mis en évidence par les équipes d'audit de l'OACI, ce qui traduit un fort degré d'acceptation et d'appui au Programme de leur part. Les huit États contractants qui, principalement faute de ressources et de compétences, n'ont pas soumis leur plan d'action à la suite d'un audit OACI de supervision de la sécurité sont les suivants : Congo, Djibouti, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Micronésie, Nauru, République centrafricaine et Sao Tomé-et-Principe. Pour des raisons de sûreté essentiellement, l'OACI n'a pas été en mesure d'auditer sept États contractants, qui sont les suivants : Afghanistan, Burundi, Îles Salomon, Iraq, Libéria, Sierra Leone et Somalie. Ils seront audités quand les conditions le permettront et, si possible, dans le cadre du Programme élargi à partir de 2005.

2.1.2 Les constatations faites à l'issue des audits de supervision de la sécurité réalisés ont confirmé les résultats des 171 audits dont il a été rendu compte à la 33^e session de l'Assemblée, en octobre 2001. De manière générale, les constatations des audits des 181 États contractants, trois territoires et deux RAS de la Chine ont révélé ce qui suit :

- a) dans 52 % des États audités, les audits ont mis en évidence des problèmes relatifs à la législation de base de l'aviation et au règlement de l'aviation civile;

- b) pour ce qui est de l'établissement d'une organisation satisfaisante de l'aviation civile ayant pouvoir de réglementer, contrôler et superviser les activités de l'aviation et de la disponibilité de techniciens qualifiés, expérimentés et en nombre suffisant, 51 % des États audités connaissaient des difficultés;
- c) dans le domaine des licences du personnel et de la formation, 44 % des États audités manquaient des règlements, spécifications, systèmes et procédures appropriés concernant les examens et les épreuves de contrôle des candidats aux licences et notamment les attestations médicales;
- d) dans l'ensemble, 41 % des États audités n'avaient pas établi de conditions pour la délivrance des permis d'exploitation aux transporteurs aériens;
- e) dans le domaine de la navigabilité, 24 % des États audités n'avaient pas établi de programme efficace de supervision des organismes de maintenance ni de système efficace pour leur agrément. Ces États manquaient aussi de procédures pour l'approbation des spécifications d'exploitation.

2.2 **Constatations des suivis d'audit relatifs aux Annexes 1, 6 et 8**

2.2.1 Les suivis d'audit relatifs aux Annexes 1, 6 et 8 ont été entrepris pendant le troisième trimestre de 2001 et, au 31 juillet 2004, 157 suivis d'audit effectués dans 152 États contractants, trois territoires et deux RAS de la Chine avaient été achevés. De manière générale, les résultats ont révélé que les États avaient fait des progrès marqués dans l'application des plans d'action correctrice qu'ils avaient soumis à l'OACI à l'issue de leur audit initial. Ils ont cependant révélé aussi que plusieurs États contractants n'avaient pas fait autant de progrès que prévu. Ces États, qui représentaient environ 24 % de tous les États audités, manquent surtout de ressources, alors qu'un petit nombre d'entre eux n'ont pas appliqué leur plan d'action correctrice faute d'une volonté politique. L'Appendice A est un tableau où est comparé, pour l'ensemble du monde, le manque de mise en œuvre effective mis en lumière pendant les audits initiaux et après les suivis d'audit. En résumé, les suivis d'audit ont montré que, parmi les 36 États ayant connu des difficultés pour mettre en œuvre leur plan d'action correctrice :

- a) pour ce qui est de la législation et des règlements de l'aviation civile, la plupart des 36 États contractants ont réalisé des progrès minimes pour garantir que leur législation aéronautique principale suit les modifications apportées aux SARP de l'OACI. Trente-deux États n'ont pas mis en place de procédures pour garantir que les amendements apportés aux Annexes de l'OACI sont examinés et introduits dans la réglementation nationale, et 35 États n'ont pas établi de système pour notifier l'OACI des différences existantes, comme l'exige l'article 38 de la Convention de Chicago. Vingt-quatre États n'ont pas révisé leur réglementation relative à la délivrance de licences du personnel et à la navigabilité des aéronefs, tandis que 26 États n'ont pas promulgué de spécifications adéquates pour réglementer l'exploitation des aéronefs, conformément aux dispositions pertinentes des Annexes. La majorité des 36 États ont besoin d'assistance technique pour établir les bases législatives nécessaires en vue d'une supervision satisfaisante de la sécurité de l'aviation;
- b) pour ce qui est de l'organisation et de la structure de l'aviation civile, la majorité des 36 États sont toujours dans l'incapacité d'honorer leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, en premier lieu parce qu'ils n'ont ni établissement approprié ni structure organisationnelle dotés du personnel technique qualifié pour la

délivrance des licences du personnel, l'exploitation technique, la certification et les obligations de surveillance et les fonctions liées à la navigabilité des aéronefs. Trente-quatre États connaissent des problèmes graves de recrutement de personnel qualifié. L'absence de soutien satisfaisant de la part du gouvernement et les problèmes corrélatifs de recrutement ont rendu difficile à ces États la tâche d'attirer, de recruter et de conserver du personnel qualifié et expérimenté, car ils ne sont pas concurrentiels sur le marché pour ce type de personnel. Aucun des 36 États n'a élaboré de politiques ou de programmes de formation formelle initiale et de recyclage pour le personnel technique et, par suite, les inspecteurs ne reçoivent pas de formation initiale, de recyclage ou spécialisée. Le financement des autorités de l'aviation civile dans la plupart de ces États est entièrement assuré au titre du budget gouvernemental et est en grande partie insuffisant pour permettre aux autorités de s'acquitter de façon adéquate de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité;

- c) dans le domaine des licences du personnel et de la formation, la majorité des 36 États contractants n'ont pas clairement défini les fonctions et responsabilités des sections de délivrance des licences du personnel et il y a un manque de responsables formés dans le domaine des licences du personnel; par suite, ces États ne sont pas en mesure de garantir une supervision satisfaisante des fonctions de délivrance des licences. Dix-neuf États n'ont pas établi de système pour la désignation et la supervision des examinateurs en vol qui permettrait de garantir que ceux-ci ont l'expérience et les capacités requises, et aussi d'assurer la cohérence des examens et la fiabilité des épreuves imposées. Vingt-quatre États n'ont pas établi de système, de politique ou de procédures pour la désignation des examinateurs médicaux et, dans certains des États, des médecins ont été désignés par l'autorité pour conduire les examens médicaux aéronautiques bien qu'ils n'aient pas reçu de formation en médecine aéronautique. De plus, 28 États n'ont pas élaboré de procédures pour la validation/conversion des licences, et la vérification d'authenticité de la licence d'origine et des capacités corrélatives n'est pas assurée de façon régulière. Enfin, 24 États n'ont pas élaboré de listes de vérification ou de procédures adéquates pour la certification et la surveillance des établissements de formation à l'aviation;
- d) dans le domaine de l'exploitation des aéronefs, la majorité des 36 États contractants ne disposent pas de moyens budgétaires satisfaisants, ce qui empêche les administrations de l'aviation civile intéressées de recruter des inspecteurs à plein temps qualifiés dans le domaine de l'exploitation et d'élaborer des programmes de formation initiale et de recyclage en matière de certification et de supervision des exploitants, de supervision des examinateurs désignés, d'application des règles, de sécurité en cabine, de prévention des accidents et de sécurité des vols, ou pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. Pour la plupart, les autorités intéressées n'ont pas élaboré de spécifications en ce qui concerne les limites de période de service de vol pour les équipages de cabine, ou de spécifications concernant les agents techniques d'exploitation. La plupart de ces États n'avaient pas suffisamment d'inspecteurs de la sécurité des vols disposant de qualifications et de qualifications de type compatibles avec l'ensemble des activités et le type d'aéronefs utilisés par les exploitants des États considérés. Les manuels de procédure n'étaient pas toujours disponibles ou complets pour fournir aux inspecteurs d'exploitation des lignes directrices et des listes de vérification leur permettant de s'acquitter de leurs tâches de façon satisfaisante. Dans nombre de ces États, les documents de base, tels

que les manuels d'exploitation et les manuels de formation des titulaires de permis d'exploitation aérienne (AOC), ainsi que les autorisations correspondantes, n'étaient pas disponibles. Bien que certains dossiers d'inspection aient été disponibles, d'autres n'ont pu être trouvés, dont les dossiers d'inspection des installations, d'inspection des aires de trafic, de suivi des vols et de formation des équipages de conduite. Le suivi des failles constatées durant les inspections n'est pas satisfaisant : toutes les failles ne sont pas portées à l'attention des exploitants; aucun délai n'est fixé pour combler les carences; les autorités souvent ne prennent pas de mesures pour garantir que les failles sont comblées, et les failles graves semblent n'avoir aucune incidence sur la décision de délivrer, de renouveler, de suspendre ou de révoquer un AOC;

- e) dans le domaine de la navigabilité des aéronefs, la majorité des 36 États contractants connaissent une pénurie d'inspecteurs de la navigabilité. Trente États ne disposent pas de bibliothèque technique satisfaisante contenant la documentation requise d'organismes de conception d'aéronef/moteur. La majorité des 36 États ne tiennent pas de listes minimales d'équipements de référence (LMER), de listes minimales d'équipements (LME), de manuels de procédures d'entretien et de programmes d'entretien pour tous les exploitants, et n'ont pas établi de procédures efficaces pour l'approbation des modifications et des réparations et pour la mise en œuvre graduelle du programme d'entretien des exploitants. Un certain nombre d'États n'ont pas établi de spécifications ou de procédures pour la désignation des experts qui conduisent des activités de navigabilité au nom de l'autorité. Aucun système d'approbation et de validation de conception de type n'existe dans 28 des 36 États, et 19 États n'ont pas établi de système satisfaisant pour la délivrance de certificats de navigabilité. Aucune certification d'entretien des transporteurs aériens commerciaux n'a lieu dans 28 États, et 32 États n'ont pas créé de programme d'entretien ni de manuel de contrôle d'entretien. Trente et un États n'ont pas élaboré de dispositions spécifiques concernant l'exploitation et doivent encore produire des spécifications et des procédures détaillées en ce qui concerne le minimum de séparation verticale réduit (RVSM), les listes minimales d'équipements (LME) et les approbations de programme d'entretien. Ces États doivent encore élaborer des procédures et une méthodologie pour les approbations d'entretien spécialisé d'aéronef, par exemple pour les opérations tout temps CAT II et CAT III. Vingt-neuf États n'ont pas établi le système, la politique et les procédures requis pour l'approbation des organismes d'entretien, et 23 États connaissent des difficultés à préserver ou à contrôler l'État de conformité des consignes de navigabilité d'aéronef, y compris la documentation de navigabilité du constructeur de l'aéronef. Par suite, les exploitants n'ont pas fait l'objet des contrôles nécessaires pour s'assurer que les inspections répétitives requises dans les consignes de navigabilité ont bien été effectuées. L'absence de surveillance permanente ou une surveillance permanente très limitée dans la majorité des services de navigabilité de ces États, résultant de la carence en personnel et en ressources adéquates, constitue une préoccupation significative. Trente États ne sont pas en mesure d'exercer une supervision et un contrôle efficaces de leurs activités de navigabilité des aéronefs;
- f) pour ce qui est de la solution des problèmes constatés, 16 des 36 États contractants n'ont pas mis en œuvre de système viable de respect et d'application de leurs règlements nationaux et ont donc eu des difficultés à faire appliquer leurs propres règlements.

2.2.2 La note A35-WP/63 décrit une stratégie unifiée visant à aider les États contractants qui ont des difficultés à combler leurs lacunes en matière de sécurité. Cette stratégie unifiée, qui donne suite à la Résolution A33-9 de l'Assemblée, prévoit l'identification des problèmes, l'analyse des causes fondamentales, l'adaptation des solutions et des méthodes de mise en œuvre aux niveaux régional, sous-régional ou national. Les principes de base de la stratégie sont une transparence accrue, le partenariat, la coopération et l'assistance.

3. ACTIVITÉS DE L'USOAP AUTRES QUE LES AUDITS ET LES SUIVIS D'AUDIT

3.1 Certification ISO 9001-2000 de la Section des audits de supervision de la sécurité

3.1.1 Au paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A33-8, la 33^e session de l'Assemblée demandait au Secrétaire général d'entreprendre une étude sur la mise en place d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité, pour suivre et évaluer la qualité du Programme et en rendre compte au Conseil. Aussi, en plus de l'audit semestriel de l'USOAP effectué par les commissaires aux comptes de l'OACI, il a été décidé de tenter d'obtenir la conformité du Programme avec les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) pour améliorer encore plus la qualité de sa mise en œuvre et renforcer la confiance que sa gestion inspire à tous les États contractants.

3.1.2 La Section des audits de supervision de la sécurité (SOA) a été auditée par AOQC Moody International, Inc., qui a estimé qu'elle était en conformité ISO 9001-2000. En conséquence, le 18 octobre 2002, le Président de AOQC Moody International, Inc. a remis au Secrétaire général un certificat indiquant que la SOA remplissait toutes les conditions de la certification ISO. En novembre 2003, la Section SOA a fait l'objet d'un second audit par Moody International, Inc. pour vérifier qu'elle continuait d'appliquer le système de gestion de la qualité fondé sur les normes ISO et, les constatations de l'audit ayant été positives, le certificat a été renouvelé pour une année de plus. Il est prévu que l'ISO procédera à un nouvel audit en novembre 2004 pour s'assurer que le Programme continue de répondre aux besoins.

3.2 Formation d'auditeurs

3.2.1 L'OACI ne dispose pas des ressources nécessaires pour employer tous les auditeurs dont elle a besoin pour mener les audits de supervision de la sécurité. Pour renforcer son propre personnel, elle a donc été forcée de recourir à des experts détachés par les États à court et moyen termes.

3.2.2 Depuis sa création en 1999, la SOA a organisé de nombreux cours de formation d'auditeurs. Plus de 100 experts, dont des fonctionnaires du siège et des bureaux régionaux de l'OACI ainsi que des fonctionnaires détachés par les États contractants à l'appui du Programme pendant des durées variables, ont été formés. La formation a aussi porté sur le système de gestion de la qualité de la SOA et sur les spécifications de l'ISO relatives à la gestion du Programme en général et à la conduite des audits en particulier. Il est prévu que le personnel de la SOA et tous les auditeurs suivront tous les ans des cours de mise à niveau.

3.3 Séminaires et ateliers de supervision de la sécurité

3.3.1 Depuis 1999, la SOA a mis au point et organisé dans toutes les régions de l'OACI des séminaires et ateliers de supervision de la sécurité. Organisés directement par l'USOAP ou avec son appui, ils traitent de diverses questions telles que : systèmes de gestion de la supervision de la sécurité, séminaires et ateliers portant sur des sujets ponctuels (exploitation et navigabilité des aéronefs) et

systèmes de gestion de la sécurité. L'Appendice B contient des renseignements détaillés sur la formation et sur les séminaires et ateliers organisés par la SOA ou auxquels elle a participé. De plus, la SOA a été invitée à participer à des conférences, séminaires et ateliers organisés par des États contractants et des organisations internationales et régionales de l'aviation civile. Les ateliers et séminaires concernant la supervision de la sécurité organisés par l'OACI donnent aux fonctionnaires des États et à leur personnel des exemples pratiques qui les guident dans la création et la gestion d'un système efficace de supervision de la sécurité.

3.3.2 Les États contractants, le Conseil de l'OACI et la Commission de navigation aérienne se sont souvent déclarés favorables à la poursuite des séminaires et des ateliers et à l'augmentation de leur nombre. Il a été jugé qu'ils constituaient un instrument de premier ordre pour fournir une assistance générique aux États contractants et il est prévu qu'ils se poursuivront au rythme de trois par an, à partir de 2005.

3.4 **Formulation d'éléments indicatifs sur la supervision de la sécurité**

3.4.1 La formulation et la fourniture d'éléments indicatifs techniques sont un autre instrument que l'OACI met à la disposition des États contractants. Les éléments indicatifs permettent aux États d'appliquer les SARP de manière harmonisée. La formulation et la mise à jour des éléments indicatifs concernant la supervision de la sécurité se poursuivent et de nouvelles éditions du *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité* (Doc 9734) et du *Manuel d'audits de la supervision de la sécurité* (Doc 9735) ont déjà été publiées pour préparer la poursuite et l'élargissement du Programme. De plus, la rédaction du Doc 9734, Partie B, qui traite de l'établissement et de la gestion d'un système régional de supervision de la sécurité, a été achevée au cours de l'année. Des manuels traitant de la supervision de la sécurité ont aussi été conçus pour aider les États à appliquer les dispositions pertinentes des Annexes.

3.5 **Mise au point d'une base de données et d'un instrument pour l'analyse des résultats d'audit**

3.5.1 L'amélioration de la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD), mise au point en 2001 pour enregistrer les constatations et les différences relevées pendant les audits de supervision de la sécurité et les suivis d'audit effectués au titre de l'USOAP, s'est poursuivie. L'AFDD a donné à l'OACI la possibilité d'identifier les problèmes de sécurité en se fondant sur les éléments critiques de supervision de la sécurité figurant dans le Doc 9734 et de procéder à une analyse détaillée visant à déterminer les mesures qui peuvent être prises pour dissiper les préoccupations concernant la sécurité.

3.5.2 Les renseignements obtenus par l'analyse des constatations des audits et des suivis d'audit ont été utilisés pour évaluer l'incidence possible des carences constatées sur la sécurité de l'exploitation aérienne à divers niveaux, ce qui permet à l'OACI, aux organisations internationales et régionales, aux groupes d'États et aux États individuels d'établir la priorité des mesures qui seront prises pour dissiper les préoccupations en matière de sécurité mises en lumière et chiffrées. Les renseignements extraits de l'AFDD appuient aussi les efforts que font les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) pour mettre les carences en lumière. Des rapports établis à partir de l'AFDD ont été utilisés pour formuler des projets d'amendement des dispositions des Annexes et/ou pour en adopter de nouvelles, ce qui améliore la sécurité de l'aviation. Par exemple, l'information fournie par les audits concernant les difficultés en matière de délivrance de licences à des équipages de conduite, notamment pour ce qui est de la validation des licences, est utilisée par le Groupe d'experts sur les licences et la

formation des équipages de conduite (FCLTP) pour élaborer des amendements des dispositions de l'Annexe 1 relatives à la délivrance des licences à ce type de personnel.

3.5.3 Les améliorations les plus récentes de l'AFDD mettent à la disposition de l'OACI un mécanisme de suivi du degré de conformité des États avec les SARP. Un numéro d'identification a été affecté en propre à chaque SARP. Ce numéro figure initialement dans les listes de vérification de conformité se rapportant à chaque Annexe, qu'il sera demandé aux États de remplir pendant la phase préparatoire de tout audit. Les données qui en résulteront seront stockées dans l'AFDD, ce qui permettra à l'OACI de suivre en permanence et en temps voulu le degré d'application des SARP et, le cas échéant, de modifier les dispositions des Annexes.

3.6 Appui des États contractants à l'USOAP

3.6.1 Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, les travaux de l'USOAP ne pourraient pas avoir progressé efficacement sans l'appui de plusieurs États contractants. Cet appui a surtout pris la forme d'experts, détachés pendant de longues et courtes périodes, pour aider l'OACI à procéder aux audits et aux suivis d'audit. À cet égard, et depuis le rapport d'avancement présenté à la 33^e session de l'Assemblée en 2001, la France a continué d'appuyer le Programme en détachant de tels experts, alors que l'Allemagne, le Cameroun, Cuba, les États-Unis, le Ghana, l'Italie, le Niger, le Nigéria, le Royaume-Uni et Singapour ont continué de mettre à la disposition de l'OACI des experts pour de courtes durées. Les ressources que l'OACI peut consacrer au Programme étant limitées, l'appui de ces États a été très précieux et a grandement contribué au succès de l'USOAP.

4. CONCLUSIONS

4.1 Le rapport montre que l'OACI a réussi à relever les défis inhérents à son mandat de procéder à des audits de supervision de la sécurité de tous les États contractants. Dès sa création, l'USOAP a été appuyé par tous les États contractants et il s'est révélé être un outil essentiel dont l'OACI et les États contractants disposent pour auditer l'état d'application des SARP et la mise en œuvre efficace par les États des éléments critiques de la supervision de la sécurité et des SARP. De plus, le Programme a continué de permettre à l'OACI de procéder à des analyses détaillées des constatations des audits et suivis d'audit et de mettre en lumière les domaines de la sécurité où persistent des préoccupations qui appellent une attention de la part des États audités.

4.2 Tous les États contractants ont continué de s'intéresser de plus en plus au Programme, ainsi qu'il ressort de leur acceptation, à quelques exceptions près, des missions d'audit et de suivi d'audit effectuées sur la base du Protocole d'accord approuvé par le Conseil et du fait qu'ils soumettent volontiers leur plan d'action correctrice pendant la période spécifiée. Quelque 76 % des États audités et dans lesquels des missions de suivi se sont rendues ont mis en œuvre leur plan d'action correctrice de façon satisfaisante. Environ 24 % des États visités et qui ont reçu une mission de suivi d'audit ne l'ont pas mis complètement en œuvre. La majorité de ces États risquent d'avoir du mal à s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité si un système d'assistance ne peut être mis au point pour les y aider.

4.3 Les données recueillies et les analyses qui ont porté sur les constatations des audits et des suivis d'audit ont continué de permettre à l'OACI de mettre en lumière et de chiffrer les carences liées à la supervision de la sécurité et à établir les priorités des solutions possibles. L'établissement des priorités conduira à terme à un système mondial de supervision de la sécurité plus vigoureux et il améliorera la sécurité de la navigation aérienne, objectif ultime de l'Organisation. Le Programme a permis de mettre en

évidence les carences, à recommander des solutions et à encourager les États à régler leurs problèmes. Son succès continu dépend cependant de la volonté de chaque État contractant d'appliquer les recommandations qu'il a reçues et, par la suite, de maintenir le niveau souhaité de mise en œuvre des SARP de l'OACI. Les résultats de ces missions ont mis en évidence les progrès réalisés depuis les audits initiaux. Ils montrent clairement que le maintien d'un programme régulier d'audits OACI, portant sur toutes les activités liées à la sécurité, encouragera les États à mettre effectivement en œuvre les éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et les SARP.

4.4 Le principe et la notion «d'audits réguliers» sont fondés sur l'établissement d'un système qui permettra de surveiller en permanence la sécurité du système mondial de l'aviation. Les programmes d'audits sont appliqués et les audits périodiques sont effectués pour s'assurer que les normes de sécurité sont respectées comme il convient. Même lorsqu'un audit antérieur a montré qu'il n'y avait pas lieu de se préoccuper dans l'immédiat, un principe fondamental des systèmes d'audit accepté à l'échelon international est qu'une situation satisfaisante doit être préservée grâce à des audits réguliers et systématiques. La poursuite des audits est donc un élément essentiel au respect des normes de sécurité. Les audits de supervision de la sécurité effectués par l'OACI constituent un grand pas vers l'élimination des carences et l'amélioration de la sécurité et ils font donc partie intégrante des mesures correctrices.

4.5 Le Programme a montré que des renseignements précis, factuels et fournis en temps voulu permettent aux États contractants et à la communauté de l'aviation en général de faciliter l'élimination des défauts de sécurité mis en lumière. Cela exige que les renseignements recueillis par l'OACI soient mis à jour régulièrement. Tous les États qui ont reçu une mission de suivi d'audit ont indiqué qu'ils avaient bénéficié des audits de diverses façons. En plus de les aider à identifier les faiblesses de leur système de supervision de la sécurité, les audits ont aussi sensibilisé les décideurs de haut niveau à la nécessité de mettre à la disposition des autorités de l'aviation civile les fonds et l'appui dont elles ont besoin. Les États ont unanimement reconnu que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité est un instrument de sécurité essentiel qui devrait continuer d'être au cœur des activités de l'Organisation.

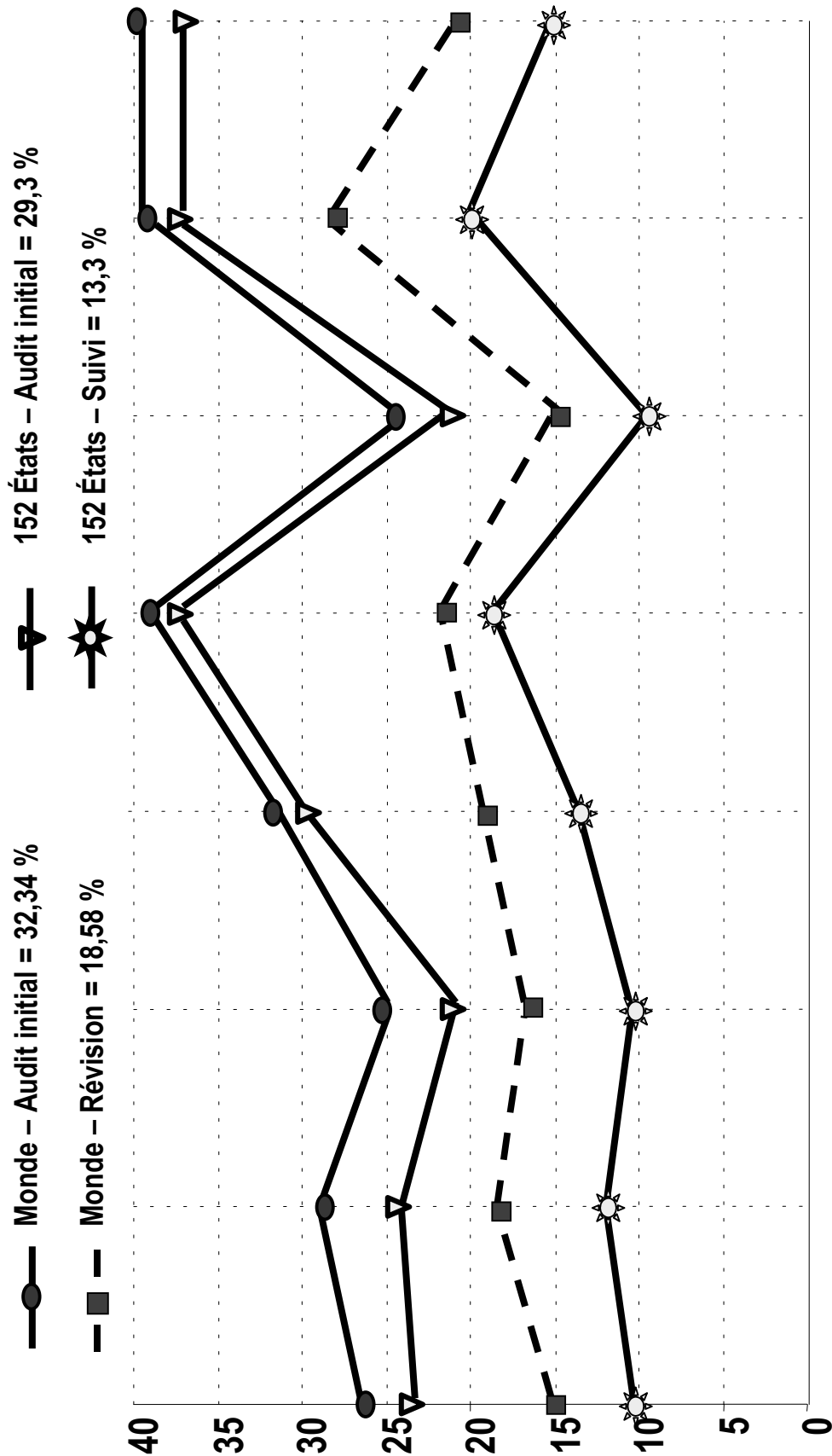
5. DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'avancement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité et à examiner ses progrès ainsi que l'expérience acquise, qui sont exposés dans la présente note;
- b) à fournir d'autres instructions qu'elle pourra juger nécessaires pour la poursuite du Programme.

Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité – Absence de mise en oeuvre effective (%)

APPENDICE A



Législation primaire de l'aviation Règlements d'exploitation spécifiques Structure de l'ACC et fonctions de supervision Éléments indicatifs techniques Personnel technique qualifié Obligations de licences et de certification Obligations en matière de surveillance Résolution des problèmes de sécurité

continue