



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/185¹
EX/77, AD/16
21/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF ET COMMISSION ADMINISTRATIVE

Point 16 : Amélioration de la supervision de la sécurité

Point 39 : Budgets

RÉGIONALISATION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par les 21² États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note a pour but d'informer la communauté internationale des travaux réalisés par les États membres de la CLAC dans le domaine de la sécurité du transport aérien international et de souligner l'importance de régionaliser la sécurité afin d'aider les États membres des différentes initiatives et/ou organisations régionales à se conformer aux SARP des Annexes 1, 6 et 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 10 ans, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) travaille assidûment, et de façon hautement prioritaire, à hausser le niveau de sécurité du transport aérien, conformément à l'article 5 de son Règlement qui, entre autres, encourage et appuie la coopération et la coordination entre les États afin d'assurer un développement ordonné et une meilleure utilisation du transport aérien, en promouvant l'application des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et en encourageant les États à conclure des accords qui contribuent à améliorer la mise en œuvre et l'adoption des spécifications de l'OACI dans les domaines de la navigabilité, de la maintenance et de l'exploitation des aéronefs, des licences du personnel et des enquêtes sur les accidents.

¹ Les versions anglaise et espagnole sont fournies par la CLAC.

² Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1.2 À l'intérieur de ce cadre, les États membres de la CLAC ont proposé à l'OACI de signer un mémoire d'entente visant à promouvoir un « Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité ». Ils ont également encouragé les travaux menés par les pays d'Amérique centrale au sein de l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA).

2. SYSTÈME RÉGIONAL DE COOPÉRATION POUR LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SRVSOP)

2.1 Le problème de la supervision de la sécurité dans la région a pris une importance particulière et il a été souligné dans plusieurs forums internationaux convoqués par les États et les organismes représentant l'industrie du transport aérien dans la région, ainsi qu'à la XLVI^e réunion du Comité exécutif de la CLAC (Asunción, Paraguay, 14 – 16 mai 1996), et à la cinquième réunion des autorités de l'aviation civile de la Région SAM (Cuzco, Pérou, 5 – 7 juin 1996). Ces deux dernières réunions ont reconnu la nécessité de créer un organisme multinational pour répondre aux besoins communs des États en matière de supervision de la sécurité.

2.2 Les problèmes soulevés à ces réunions au sujet de l'exécution des obligations des États en matière de supervision de la sécurité concernaient notamment : le manque d'actualisation de la législation et des normes et de la réglementation de base, ainsi que de certaines procédures et de certains guides et manuels ; une structure institutionnelle, opérationnelle et administrative inadéquate, non fonctionnelle ou insuffisante ; des ressources humaines insuffisantes et peu expérimentées ; des ressources financières insuffisantes pour soutenir le système administratif et le personnel professionnel qualifié requis.

2.3 En conséquence, le 1^{er} octobre 1998, la CLAC et l'OACI ont signé un mémorandum d'entente dans le but de promouvoir l'établissement d'un système régional de coopération pour la supervision de la sécurité dans les États de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et des Caraïbes.

2.4 La Conférence mondiale des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité, convoquée par l'OACI en octobre 1998, a souligné la nécessité de coordonner et d'harmoniser les principes et les procédures d'évaluation de la supervision de la sécurité à l'échelle mondiale, et a reconnu les avantages d'une approche régionale. Dans ce contexte et, précisément sur la base de l'initiative de la CLAC, la Conférence a recommandé à l'OACI de promouvoir l'établissement de mécanismes régionaux pour assurer le maintien à long terme de la capacité de supervision de la sécurité à l'échelle mondiale.

2.5 Le système fonctionne conformément aux dispositions sur la sécurité contenues dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) et dans ses Annexes, et est compatible avec le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Il a également pour mission d'apporter une assistance technique aux États participants afin de les aider à résoudre des problèmes communs concernant l'exécution des responsabilités en matière de supervision de la sécurité que leur imposent les Annexes à la Convention, les procédures connexes et les documents correspondants de l'OACI. Le système régional a été restructuré de manière à y incorporer les États par l'intermédiaire de la CLAC et il possède un conseil d'administration qui dirige les activités par l'intermédiaire d'un coordinateur et d'une équipe technique, conformément au Règlement ; ce système a été constitué grâce à un projet de coopération technique avec des fonds en fidéicommis et une participation égale de ses membres.

2.6 Onze États (Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Cuba, Équateur, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela) et deux observateurs spéciaux (Airbus et EMBRAER) font actuellement partie du SVRSOP. Ce système est ouvert aux États membres de la CLAC et à tout autre État de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et des Caraïbes qui souhaite y participer, par l'intermédiaire de leurs autorités respectives ; il est également ouvert aux entités publiques et/ou privées qui s'intéressent à la sécurité et qui souhaitent participer au système en qualité d'observateurs spéciaux. Les États qui font actuellement partie de ce système comptent 820 exploitants de transport aérien commercial qui transportent en moyenne 12 millions de passagers et 744 000 tonnes de fret par année ; 21 702 aéronefs sont immatriculés dans ces États et 1 148 organisations de maintenance reconnues en effectuent la maintenance.

2.7 Travaux réalisés jusqu'à présent par le système régional :

- Élaboration des règlements aéronautiques harmonisés suivants :
 - LAR 1 — Définitions
 - LAR 11 — Règles de rédaction, de publication et d'amendement des LAR
 - LAR 145 — Organisations de maintenance agréées
 - LAR PEL — Licences du personnel
 - LAR OPS — Exploitation et certification
- Circulaire d'information CA 6.245-RVSM, qui traite des spécifications et des procédures pour l'approbation des opérations en espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) ;
- Manuel de l'inspecteur de la navigabilité ;
- Visites consultatives effectuées par le Comité technique à Panama, en Équateur, au Paraguay, au Venezuela et au Pérou ;
- Cours accrédité de formation des auditeurs IRCA ISO9001:2000 Auditeur principal ;
- Approbation par l'Assemblée générale d'une politique de mise en œuvre des LAR.

3. ACSA

3.1 L'ACSA a été créée dans le but d'évaluer, de déterminer et de recommander à ses États membres (Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua) les mesures nécessaires pour qu'ils puissent s'acquitter des obligations en matière de sécurité aéronautique que leur imposent la Convention et ses Annexes.

3.2 L'ACSA aide les États participants à préparer et à réaliser les audits de l'OACI ainsi que les missions de suivi d'audit, et à élaborer et à exécuter des plans de mesures correctives. La création de l'ACSA et l'aide qu'elle apporte à ses États membres a eu une incidence importante et positive sur leur capacité de superviser la sécurité.

3.3 L'initiative ACSA date de la fin de 1998 et répond aux préoccupations concernant la nécessité d'avoir un bureau régional pour fournir les services de sécurité ; elle a été approuvée par la COCESNA. Les fonctions de l'ACSA ont pour but d'assurer la conformité avec les Annexes 1, 6, 8, 11,

13, 14 et 17 à la Convention et elle est autorisée à effectuer des évaluations de l'assurance de la qualité et des inspections.

3.4 Jusqu'à présent, l'ACSA a réalisé les travaux suivants :

- Élaboration de normes, de procédures et de dispositions harmonisées et normalisation du cadre juridique.
- Création de mécanismes appropriés pour la certification des exploitants locaux de transport aérien, des ateliers de maintenance et des centres de formation.
- Préparation et révision des codes de réglementation aéronautique des pays membres, et élaboration des manuels de l'inspecteur de l'exploitation et de la navigabilité.
- Promotion du renforcement d'un registre régional des aéronefs et mise sur pied d'un réseau de base de données dans tous les pays membres de la COCESNA.
- Deux projets importants sont en cours : le premier, réalisé avec le soutien de la Banque interaméricaine de développement (BID), a pour but d'appuyer le renforcement du cadre réglementaire et institutionnel de la sécurité dans le transport aérien en Amérique centrale, à Belize, en République dominicaine, à Haïti et à Panama ; le deuxième, réalisé avec l'Union européenne, concerne les services de sécurité.
- Mise en œuvre du projet d'automatisation de l'autorité de l'aéronautique civile (SIAR) comme plate-forme technologique appropriée pour la gestion de la sécurité.

4. RÉGIONALISATION

4.1 Les travaux réalisés par l'OACI dans le cadre du programme d'audits de sécurité ont permis de déterminer quelle était la situation mondiale de ce domaine très important. Ces travaux ont été appuyés par plusieurs organisations et initiatives régionales comme l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en Europe ; le Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) dans les régions du Pacifique Sud, de l'Asie du Sud, de l'Asie du Nord, de l'Afrique occidentale et centrale, de l'Europe orientale et des Caraïbes ; le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) et le SRVSOP et l'ACSA en Amérique latine.

4.2 La plupart de ces organismes et/ou systèmes, qui doivent recevoir un appui de la Communauté économique européenne, sont connus à l'OACI, et particulièrement à la Direction de la coopération technique, sous le nom de COSCAP ; l'AESA, en Europe, et l'ACSA et le SRVSOP en Amérique latine ne recevront toutefois pas cet appui. Ce qu'il faut observer c'est qu'un grand nombre d'États font actuellement partie de ces systèmes et organismes :

COSCAP-SEA (Asie du Sud-Est)

Brunéi Darussalam, Cambodge, Hong Kong (Chine), Indonésie, Macao (Chine), Malaisie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Thaïlande et Viet Nam.

COSCAP-SA (Asie du Sud)

Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan et Sri Lanka.

COSCAP-NA (Asie du Nord)

Japon, Mongolie, République populaire de Chine, République de Corée, République populaire démocratique de Corée.

COSCAP-UEMOA (Afrique occidentale)

Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Nigéria, Sénégal et Togo.

COSCAP-SADC (Afrique du Sud)

Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe.

COSCAP-AM (Amérique)

Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Cuba, Équateur, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela.

ACSA (Amérique centrale)

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Haïti, Honduras, Nicaragua, République dominicaine et Panama.

PASO (Îles du Pacifique)

Australie, États fédérés de Micronésie, Fidji, Îles Cook, Îles Salomon, Kiribati, Nauru, Niue, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République des Îles Marshall, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.

EASA (Europe)

Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suisse.

5. L'AVENIR

5.1 Comme on peut le voir, la plupart des États membres de l'OACI font partie des organismes ou des systèmes mentionnés plus haut, ceux-là mêmes qui, d'une façon ou d'une autre, aident les États dans le domaine de la supervision, de l'assistance, des audits et de la certification en matière de sécurité aéronautique ; certains d'entre eux sont donc probablement déjà capables d'effectuer les audits nécessaires et de satisfaire aux normes de l'OACI, et les autres le seront à brève échéance.

5.2 Par ailleurs, comme on peut le voir, l'OACI vise à devenir un organisme auditeur, non seulement en ce qui concerne les Annexes qui concernent la sécurité et les actes d'intervention illicite, mais aussi les autres Annexes. Il est nécessaire, dans cette perspective, d'analyser en profondeur s'il est économiquement utile de centraliser les activités d'audit, ce qui, pour des raisons évidentes, augmenterait considérablement le budget de l'Organisation.

5.3 Par conséquent, le Conseil de l'OACI devrait étudier la possibilité de reformuler et de réorienter les objectifs et les buts de l'Organisation dans ce domaine, en laissant aux organismes et/ou aux systèmes régionaux le soin d'effectuer les audits et en limitant le rôle de l'OACI au contrôle et à l'agrément de ces organismes ; il est probable en effet que l'audit de 188 États membres pour établir s'ils sont conformes aux SARP de la plupart des Annexes à la Convention sera une tâche lente et onéreuse. Ce changement allégerait la charge budgétaire de l'OACI et permettrait que les États eux-mêmes, dans le

cadre des organismes et/ou des systèmes mentionnés, et en utilisant leurs propres capacités, assurent plus rapidement et maintiennent les niveaux appropriés de sécurité du transport aérien.

6. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée à prendre connaissance de la présente note et à charger le Conseil d'étudier, avec la célérité requise, la possibilité de reformuler et de réorienter les objectifs et les buts de l'Organisation dans ces domaines, en faisant entrer en ligne de compte une régionalisation appropriée des services consultatifs, de la supervision et des audits de la sécurité du transport aérien et en harmonisant, à l'échelle mondiale, les objectifs des organismes et des systèmes mentionnés.

— FIN —