

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

AUDITS/ÉVALUATIONS OACI DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS
AÉRIENS INTERNATIONAUX

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur l'aspect de la Recommandation 2/5 où il est question d'offrir, en se servant d'un bassin d'inspecteurs et d'experts internationaux en sécurité, une assistance directe aux États qui ne se conforment pas aux normes de sécurité et à leurs exploitants aériens internationaux. Cette assistance aux exploitants impliquerait de les soumettre à des audits/évaluations de la sécurité, de sorte que si les résultats sont satisfaisants, ils ne se verraient pas imposer de restrictions par d'autres États à cause des lacunes en matière de supervision de la sécurité décelées dans leur propre État. Or cette fonction d'assistance aux exploitants est incompatible avec le plan international de supervision des exploitants aériens étrangers. De surcroît, l'OACI saperait ses propres efforts visant à prêter une assistance aux États si elle assume une nouvelle fonction, inappropriée pour elle, qui devrait plutôt être du ressort des États contractants agissant à titre d'État de l'exploitant.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à souscrire au principe de l'assistance directe aux États proposé dans la note A36-WP/63-TE/14 ;
- b) à s'opposer à l'assistance directe aux exploitants aériens, dont il est question dans la note A36-WP/63-TE/14.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	A36-WP/63-TE/14 Doc 9866 — <i>Rapport de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, qui s'est déroulée à Montréal en mars 2006, s'est penchée sur la question de l'assistance directe de l'OACI aux États dont la capacité de supervision est insuffisante **et** à leurs exploitants aériens. L'assistance serait fournie par des inspecteurs et des experts du domaine de la sécurité provenant d'un pool administré par l'OACI. En ce qui concerne l'assistance aux exploitants, une équipe d'experts fournie par l'OACI effectuerait un audit et/ou une évaluation de la sécurité chez l'exploitant et si les résultats sont jugés satisfaisants, l'OACI est d'avis que l'on devrait lui permettre de poursuivre ses activités internationales pendant que l'on s'efforce de résoudre l'incapacité de l'État d'exercer une supervision adéquate de la sécurité. Même si ce principe a été accepté par la conférence, dans sa note sur le point 25 de l'ordre du jour, l'OACI semble maintenant vouloir reporter son approbation par l'Assemblée en attendant une étude plus poussée, étant donné que la question est jugée « plus complexe et [qu'elle] soulève divers problèmes juridiques ».

2. ANALYSE

2.1 La conférence a également abordé la question de la supervision des exploitants aériens étrangers, dans le contexte de la reconnaissance mutuelle. L'axe central du plan international à cet égard repose sur l'article 33 de la Convention de Chicago (certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences) et sur l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* (permis d'exploitation aérienne). Avant de reconnaître la validité de la documentation pertinente se rapportant au personnel, aux aéronefs et aux exploitants d'un autre État, un État peut et devrait s'assurer que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces documents dans d'autres États « sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies » conformément à la Convention de Chicago.

2.2 Un des objectifs primaires du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est de fournir aux États des renseignements suffisants pour leur permettre de prendre une décision éclairée au sujet de la situation de conformité d'un État audité. Plus précisément, les résultats des audits USOAP visent à aider les États à juger de la situation d'un autre État par rapport aux sujets énoncés à l'article 33 et dans l'Annexe 6. Cette capacité à juger formera le fondement de la décision d'un État d'autoriser un exploitant étranger à continuer à assurer des services aériens, à élargir ceux qu'il offre déjà ou à en offrir de nouveaux. La question clé dans ce plan qui a été approuvé il y a longtemps porte sur l'exécution par un État des obligations qui découlent de la Convention de Chicago, et non sur la situation de ses exploitants au chapitre de la sécurité. Si l'État visé ne remplit pas ses obligations, les autres États devraient prendre des mesures pour empêcher, restreindre ou suspendre les opérations à partir de cet État, sans égard aux résultats concluant que peut avoir obtenu un exploitant de ce pays au terme d'un audit mené par une équipe d'experts de l'OACI, de l'Association du transport aérien international (IATA) ou de toute autre organisation fiable en matière d'audits. Cette responsabilité de supervision fondamentale ne peut être déléguée par l'État de l'exploitant à un tiers, pas même à l'OACI. Même s'il existait une façon appropriée ou légitime permettant aux autres États « d'accepter » les résultats de ces audits (événements ponctuels, cliché dans le temps), ils ne pourraient avoir l'assurance suffisante que l'État de l'exploitant peut assurer la validité constante des certificats et qu'il s'attelle à résoudre efficacement les carences décelées chez l'exploitant objet de l'audit.

2.3 L'OACI est une organisation au service des intérêts des États contractants qui se sont liés en ratifiant et en respectant les dispositions de la Convention de Chicago. En conséquence, les initiatives d'assistance de l'OACI devraient mettre l'accent sur le respect de l'ensemble des obligations énoncées dans la Convention et les Annexes. Les résultats des audits USOAP l'ont clairement démontré :

l'assistance de l'OACI est toujours aussi nécessaire car des manquements importants ont été décelés dans plusieurs États. L'attention et les efforts de l'OACI ne devraient pas être dilués par des initiatives qui consistent à auditer des exploitants aériens internationaux, ou à leur offrir de l'assistance.

3. CONCLUSION

3.1 L'aspect de la proposition de l'OACI qui envisage d'alléger dans une certaine mesure la pression des exploitants aériens internationaux qui seraient « pénalisés » en raison des lacunes de leurs États, est incompatible avec le plan de l'OACI qui s'attache aux obligations des États, notamment celles qui ont trait à la supervision des exploitants aériens étrangers. De plus, si cette proposition était mise en œuvre par les États, elle pourrait également entraîner deux conséquences fâcheuses. En premier lieu, elle aurait pour effet d'atténuer les pressions considérables que les exploitants soumis à des restrictions par d'autres États peuvent exercer sur un État qui ne se conforme pas à ses obligations. En deuxième lieu, elle aurait l'effet d'un dés-incitatif qui freinerait l'adhésion des États aux organisations régionales de supervision de la sécurité, existantes ou futures, pour aller y chercher l'assistance qui leur permettrait d'exercer une supervision efficace de la sécurité.

3.2 Pour l'avenir immédiat, l'OACI doit continuer à consacrer son énergie à vérifier en permanence la conformité des États au moyen de son programme USOAP, et à promouvoir la conformité grâce à son Programme de la stratégie unifiée (USP). Il serait plus approprié que les initiatives visant à soumettre les exploitants aériens à des audits et à leur fournir de l'assistance soient laissées aux États et aux organisations du secteur.