

Annexe A : Les constatations les plus fréquemment identifiées dans les domaines des audits

Domaine de l'audit	Les résultats les plus fréquemment identifiés	Conséquences
Législation primaire et règlements de l'aviation civile	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Absence d'une législation primaire de l'aviation civile à jour permettant la mise en oeuvre des dispositions de la Convention (Code de l'aviation civile, code d'aéronautique, etc...). ▶ Manque de règlements nationaux, mettant en oeuvre les normes et les pratiques recommandées contenues dans les annexes de la Convention. ▶ Non disponibilité d'un système pour analyser et intégrer dans les règlements nationaux les dispositions des annexes au fur et à mesure de leur adoption. ▶ Incapacité d'identifier les différences qui peuvent exister entre les règlements de l'Etat et les dispositions appropriées des annexes de l'OACI. ▶ Pas de notification à l'OACI des différences existantes avec les Normes. ▶ Pas de délégations adéquates aux inspecteurs de l'aviation civile de l'autorité appropriée pour avoir accès aux installations des exploitants en vue d'effectuer des inspections. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Le Directeur de l'aviation civile ne dispose pas du pouvoir approprié pour la supervision de la sécurité et l'Administration de l'Aviation Civile ne dispose pas du pouvoir approprié pour mener les inspections et pour renforcer l'application des règlements établis
Organisation de l'aviation civile	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans certains Etats la Direction de l'aviation civile n'est pas convenablement instaurée et ne dispose pas des capacités techniques appropriées pour la supervision de la sécurité aérienne. ▶ Non disponibilité de personnel technique convenablement qualifié et expérimenté. ▶ Non disponibilité de politiques et de programmes de formation adéquats pour des inspecteurs. ▶ Non disponibilité de procédures écrites et d'éléments indicatifs adéquats. ▶ Absence de documents de référence et d'équipements appropriés. ▶ Insuffisance des fonds alloués aux Autorités de l'aviation civile qui a été longtemps identifiée comme une raison des déficiences identifiées par les audits de l'OACI et des difficultés ressenties par des administrations civile d'aviation et dans beaucoup de cas, les fonds générés ne sont pas directement réinvestis dans des activités de l'aviation civile, privant de ce fait les autorités de l'aviation civile des ressources viables pour assurer leurs responsabilités de la façon la plus efficace et la plus efficiente. ▶ Conditions déplorables de travail et de salaire des cadres des DAC. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les tâches relevant de la supervision de la sécurité ne sont pas assurées et ni l'autorité de l'aviation civile ni l'exploitant ne disposent des compétences requises pour assurer les vols autorisés en toute sécurité ainsi que la supervision des vols souvent assurés par des avions et des équipages de location qui échappent à tout contrôle technique.

Annexe A : Les constatations les plus fréquemment identifiées dans les domaines des audits

Domaine de l'audit	Les résultats les plus fréquemment identifiés	Conséquences
<p>Licences et formations du personnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Manque de procédures et de système appropriés pour les examens et les contrôles des postulants aux licences. ▶ Manque de règlements, d'exigences et de procédures appropriés relatifs aux évaluations médicales ▶ Pas de système établi pour le traitement des demandes de licences, la validation des licences et la délivrance de licences nationales sur la base de licences délivrées par d'autres Etats Contractants. ▶ Pas de système établi pour la certification et la surveillance des écoles et centres de formation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Il n'y a pas de suivi des connaissances ni des compétences du personnel navigant de conduite des compagnies aériennes. ▶ La délivrance des licences effectuée d'une manière incorrecte demeure un important problème identifié dans beaucoup d'Etats, avec un impact significatif sur la sécurité aérienne.
<p>Exploitation technique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Absence d'un système pour la certification et la surveillance continue des exploitants de services aériens, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 6 1ère et 3ème parties et en application du document OACI 8335. ▶ Pas d'exigence pour un exploitant de développer un manuel d'exploitation comprenant un programme de formation, une liste minimale d'équipement et un programme de sécurité des vols et de prévention des accidents. ▶ Non disponibilité d'inspecteurs exploitation convenablement formés ▶ Non disponibilité d'inspecteurs opérations aériennes pour les inspections en vol. ▶ Pas d'inspections opérationnelles approfondies avant la certification des exploitants de services aériens, dans plusieurs Etats. ▶ Pas de surveillance continue adéquate des exploitants de services aériens (ceci a été identifié comme facteur contributif dans les rapports de plusieurs enquêtes sur les accidents). ▶ Pas d'exigence relative aux qualifications de route et d'aérodrome ni pour le maintien de compétence des membres d'équipage de conduite. ▶ Pas d'exigence concernant les membres d'équipage de cabine (formation, compétence, définition des tâches à bord, nombre minimum par type d'avion, etc ...). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans certains Etats, les Permis d'exploitation Aériennes (AOCs) ont été délivrés presque sur demande, sans exiger du demandeur de démontrer qu'il dispose d'une organisation adéquate, d'une méthode pour le contrôle et la supervision de surveillance des opérations de vol, d'un programme de formation et d'arrangements d'entretien des aéronefs compatibles avec la nature et à l'ampleur des opérations spécifiées, comme stipulé par les Normes de l'OACI.

Annexe A : Les constatations les plus fréquemment identifiées dans les domaines des audits

Domaine de l'audit	Les résultats les plus fréquemment identifiés	Conséquences
<p>Navigabilité des aéronefs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Plusieurs Etats ne disposent pas de leurs propres règlements et directives concernant la délivrance et le renouvellement du Certificat de navigabilité (CDN) et n'ont pas adopté ni adapté de règlements de navigabilité appropriés pour les aéronefs immatriculés sur leur registre. ▶ Il n'y a pas d'exigence pour un exploitant dans le domaine de la navigabilité et la maintenance des aéronefs ni d'exigence pour un exploitant d'établir un manuel de contrôle de la maintenance ▶ Il n'y a pas de système ni d'exigence pour l'agrément des ateliers d'entretien d'aéronefs ni d'exigences pour l'établissement d'un manuel de procédures. ▶ Manque de surveillance adéquate des organismes de maintenance de dispositions spécifiques de fonctionnement et d'un système pour l'agrément des organismes de maintenance. ▶ Plusieurs états n'ont pas établi d'exigences ni de procédures pour la délivrance des laisser-passer ou des autorisations spéciales. 	<p>Dans certains Etats il n'y a pas de suivi de l'état de navigabilité des aéronefs qui volent dans leur espace aérien et il est souvent impossible de déterminer si l'aéronef est réellement en état de navigabilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ pas de surveillance de l'application des consignes de navigabilité ni des bulletins de service préconisé pour le type et la série d'aéronef ; ▶ pas de surveillance des ateliers de maintenance ; ▶ pas de contrôle des équipements de communication et de navigation embarqués ; ▶ il a été constaté que des avions ont été utilisés en transport public avec un laisser-passer au lieu d'un CDN ▶ il a été constaté que des avions ont été utilisés en transport public sans CDN valide ▶ des autorisations spéciales ont été délivrées sans fondement ni discernement des autorités de l'aviation civile.