



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre

PÉRENNITÉ DES MOYENS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES ÉTATS

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Par suite de l'accroissement des activités d'aviation civile, les États devront accroître la fréquence des activités d'inspection pour garantir le niveau de sécurité requis. Les États devront donc disposer d'un nombre plus élevé d'inspecteurs et assumer des coûts de formation et de supervision accrus. L'accroissement de l'effectif soulève la question des ressources et des connaissances nécessaires pour établir un budget de personnel adéquat, compte tenu des compétences et de l'expérience requises des inspecteurs. Du point de vue financier, les États doivent préparer bien à l'avance les budgets d'inspection.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prier le Conseil et le Secrétaire général d'organiser une réunion appropriée à l'échelon régional sur la sécurité [au niveau des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ou du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP)] pour discuter de normes, de lignes directrices ou de pratiques optimales concernant le recrutement et le maintien en service d'inspecteurs de la supervision de la sécurité de l'aviation, le financement de leurs postes, l'établissement de budgets de supervision de la sécurité relatifs aux inspecteurs, le nombre d'inspecteurs et certaines activités connexes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien a connu ces dernières années en Indonésie une croissance importante. Selon les données du ministère des Transports, pendant la période de 2009 à 2012, les mouvements d'aéronefs ont connu une hausse moyenne de 11,34 %, le nombre de passagers transportés par la voie aérienne a crû de 21,08 %, tandis que le nombre d'heures de vol a augmenté en moyenne de 40,62 % par année entre 2007 et 2012. En raison de cette croissance, il a été nécessaire d'améliorer la supervision de la sécurité pour atteindre un niveau global de sécurité acceptable.

1.2 Comme le rappelle le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, la mise en œuvre uniforme des normes et pratiques recommandées de l'OACI est un principe fondamental de la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago) qui est à la base d'un système mondial de l'aviation sécuritaire. Tout en recherchant une plus grande uniformisation, il convient de reconnaître que les États membres de l'OACI doivent faire face à des problèmes de sécurité différents et ne disposent pas tous des mêmes ressources humaines, techniques et financières pour gérer la sécurité.

1.3 En raison de l'accroissement du nombre d'aéronefs en Indonésie, le gouvernement renforce l'infrastructure de soutien, notamment en augmentant la capacité des aéroports et en construisant de nouvelles installations de navigation aérienne. En outre, le gouvernement favorise le développement des ressources humaines en améliorant les moyens de formation et en agréant de nouvelles institutions de formation (voir la note d'information connexe de l'Indonésie portant sur le point 38 de l'ordre du jour).

1.4 De plus, le gouvernement indonésien a créé la société Air Nav Indonesia, qu'il a désignée comme fournisseur unique de services de navigation aérienne pour gérer l'espace aérien de façon plus coordonnée, efficace et sûre, étant donné que l'accroissement du trafic exige des efforts plus soutenus pour maintenir la sécurité. Le gouvernement assure la surveillance d'Air Nav Indonesia pour garantir la sécurité et continue de soutenir le nouveau fournisseur dans ses activités opérationnelles, qui sont réalisées selon le principe de recouvrement des coûts et sans but lucratif.

1.5 Le nombre d'inspecteurs de la navigabilité en Indonésie, qui s'établissait à 168 en 2009, est aujourd'hui de 201. Le nombre d'inspecteurs requis est établi en fonction des opérations, et est habituellement proportionnel au nombre d'aéronefs. L'établissement de ce ratio est délicat, en particulier si l'on veut recruter des inspecteurs ayant les compétences spécifiques nécessaires. La politique de la Direction générale de l'aviation civile indonésienne est de recruter des experts ayant les compétences voulues pour combler les postes non pourvus. Le problème lié à l'augmentation du nombre d'inspecteurs est la fréquence des inspections et les moyens financiers à prévoir à cette fin.

1.6 Le lien entre la sécurité de l'aviation et le nombre d'inspecteurs est également un aspect important pour atteindre le niveau acceptable de sécurité et chaque État adopte à cet égard sa propre approche. Ce faisant, chaque État doit chercher à atteindre le niveau acceptable de sécurité dans le cadre du budget existant et conformément à ses propres politiques.

1.7 Il serait utile que les instances régionales de sécurité de l'aviation, comme les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ou le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), permettent aux États de discuter des mesures à prendre et de partager leur expérience sur la manière dont ils gèrent leurs activités de supervision de la sécurité pour atteindre le niveau acceptable de sécurité.

2. ANALYSE

2.1 L'accroissement du trafic de l'aviation civile exige que les gouvernements accroissent le nombre d'inspecteurs pour assurer une supervision adéquate de la sécurité de l'aviation. Cet objectif est parfois difficile à atteindre, en raison des compétences et de l'expérience requises des inspecteurs. Le nombre d'inspecteurs doit être adapté à l'accroissement de l'activité de l'aviation civile, et il n'est pas toujours possible de le réduire si l'activité décroît. En conséquence, chaque gouvernement doit prendre des mesures immédiates mais conformes à une politique à long terme fondée sur les tendances de l'économie mondiale.

2.2 Le plan GASP exige que tous les États aient pris et mis en œuvre des moyens de supervision de la sécurité efficaces au plus tard en 2017. Tous les États membres doivent donc avoir les ressources ainsi que les structures juridiques, réglementaires et organisationnelles nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations fondamentales en matière de supervision de la sécurité. Ces moyens sont indispensables pour délivrer et superviser les approbations, autorisations et certificats des fournisseurs de services aéronautiques, et pour délivrer les licences du personnel conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

2.3 Les États doivent résoudre les difficultés budgétaires éventuelles à l'avance. En l'occurrence, les crédits nécessaires doivent couvrir les traitements, la formation et les inspections prévues. Les traitements des inspecteurs doivent, dans l'idéal, se rapprocher de ceux des spécialistes occupant des postes équivalents au sein des entreprises d'exploitation, si l'on veut attirer et garder le personnel. Lorsqu'ils établissent leurs budgets, les États disposent de différents moyens de financement, par exemple les contributions des activités de l'aviation civile comme l'utilisation de services de navigation aérienne ou le carburant. En l'absence de normes, lignes directrices ou pratiques optimales internationales sur les moyens de recruter et conserver les inspecteurs de supervision de la sécurité de l'aviation et de financer leurs services, certains États membres risquent de se heurter à des difficultés de mise en œuvre, ce qui peut entraîner une multiplication des approches utilisées.

3. CONCLUSION

3.1 Bien qu'il appartienne à chaque État d'élaborer ses propres moyens de supervision de la sécurité et de mettre en œuvre son programme national de sécurité, les États doivent déployer des efforts considérables pour atteindre le niveau acceptable de sécurité. Le plan GASP contient des recommandations concernant l'objectif global et fournit une stratégie de mise en œuvre de ces initiatives en matière de sécurité. Il serait cependant utile, pour disposer d'orientations sur la mise en œuvre des politiques, sur le financement des inspecteurs de supervision de la sécurité et sur l'identification de sources de financement adéquat, que ces questions soient examinées au sein d'une instance chargée de la sécurité comme les groupes RASG ou le COSCAP.