



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

Première réunion des directeurs généraux de l'aviation civile

(Abuja, Nigéria, 19 – 21 mars 2002)

Point 1 de l'ordre du jour: Stratégies pour l'élimination des lacunes dans le domaine de la navigation aérienne

**POURSUITE ET ÉLARGISSEMENT DU PROGRAMME UNIVERSEL
OACI D'AUDITS DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient un rapport sur la poursuite du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et sur son élargissement à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes* à partir de 2004, ainsi qu'en a décidé l'Assemblée à sa 33^e session. La poursuite du Programme est examinée au paragraphe 2, son élargissement au paragraphe 3. La suite proposée à la réunion figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Par sa Résolution A32-11, l'Assemblée de l'OACI a chargé l'Organisation de réaliser des audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés dans tous les États contractants, l'objectif étant d'accroître la sécurité en faisant progresser l'application des normes et pratiques recommandées internationales (SARP) par les États. Le mandat accordé pour ces audits réguliers prévoit la poursuite de ce programme, et l'emploi de l'expression «audits de la sécurité» laisse entendre qu'ils doivent porter sur tous les domaines liés à la sécurité. L'élargissement du Programme «au moment qui conviendra», recommandé par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile de 1997, a donc été accepté comme faisant partie intégrante de l'évolution future du Programme.

1.2 La Commission de navigation aérienne a examiné des propositions sur la poursuite et l'élargissement du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité après 2001 et elle a ensuite présenté ses vues et recommandations au Conseil.

2. POURSUITE DU PROGRAMME

2.1 Le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité est, pour l'OACI, un moyen d'assurer une mise en œuvre efficace des éléments critiques de la supervision de la sécurité et des dispositions des Annexes correspondantes. Il renforce également la sécurité dans la mesure où il permet de détecter les carences, dans le cadre du Programme lui-même et dans le cadre des PIRG, ainsi que de définir avec précision et de hiérarchiser des solutions concrètes.

2.2 Le Programme a été établi pour réaliser des audits «réguliers» et «obligatoires» de tous les États contractants. Ces audits étant une activité régulière, ils devaient donc rester au cœur du Programme après 2001, une fois terminés les audits initiaux de tous les États contractants. En outre, en août 2001, l'Organisation a déjà commencé un suivi des audits pour déterminer le niveau de mise en œuvre des plans d'action correctrice des quarante-neuf États audités en 1999. Les plans d'action soumis par les États indiquent que la plupart des mesures correctives proposées seront en place dans un délai de un à trois ans.

2.3 La poursuite du Programme, y compris le lancement d'un deuxième cycle d'audits, se fera sur la base de l'avis de la Commission de navigation aérienne qui, compte tenu du principe des «audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, réalisés par l'OACI», a recommandé que l'OACI continue à effectuer des audits de la supervision de la sécurité dont le siège de l'Organisation assure la gestion. Les bureaux régionaux continueraient à jouer un rôle important aussi bien dans l'exécution des missions de suivi que dans l'assistance aux États pour remédier aux carences détectées par les audits et par les PIRG. Les États contractants seraient audités au moins une fois tous les cinq ans, et il serait établi un système d'audits «sur mesure» en fonction des problèmes de sécurité connus (sur la base d'une évaluation du risque), suivant lequel l'OACI procéderait à des évaluations lorsqu'elle disposerait d'informations fiables la menant à penser qu'un État ne se conforme peut-être plus aux dispositions de l'OACI en matière de sécurité.

3. ÉLARGISSEMENT DU PROGRAMME À D'AUTRES DOMAINES TECHNIQUES

3.1 Généralités

3.1.1 Le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité est fondé sur la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et plus particulièrement sur ses articles 1^{er}, 37, 38, 54 et 55, ainsi que sur ses objectifs de sécurité, de régularité et d'efficacité du transport aérien.

3.1.2 Le Programme a pour objet de vérifier que les États contractants remplissent les obligations en matière de sécurité qui leur incombent en vertu de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et il s'intéresse au cadre législatif et à la structure organisationnelle mis en place pour assurer les activités de supervision de la sécurité des États contractants.

3.1.3 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (Montréal, novembre 1997) a réaffirmé que les activités de supervision de la sécurité sont un moyen efficace d'assurer la mise en œuvre appropriée des SARP liées à la sécurité, et qu'elles ne devraient pas se limiter à un domaine particulier. La Conférence a plus particulièrement recommandé que le Programme OACI de supervision de la sécurité soit élargi, au moment qui conviendra, à d'autres domaines techniques comprenant, pour commencer, les services de la circulation

aérienne, les aéroports et les installations et services de soutien. En outre, la réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division qui s'est tenue à Montréal du 14 au 24 septembre 1999 a recommandé (Rec. 1.2/11) que l'OACI, à titre hautement prioritaire, élargisse le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité afin d'y inclure l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Pour des raisons financières, les audits de l'Annexe 13 n'ont pas été inclus dans la première phase de l'élargissement du Programme. Cependant, à sa 33^e session, l'Assemblée a chargé le Secrétaire général de réaliser une étude sur l'élargissement du Programme à d'autres domaines en rapport avec la sécurité et, en particulier, sur l'exécution dès que possible d'audits des éléments essentiels de l'Annexe 13.

3.1.4 La Commission a recommandé d'étendre initialement le Programme aux services de la circulation aérienne (Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*), aux enquêtes sur les accidents et à leur prévention (Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*) et aux aéroports (Annexe 14 — *Aéroports*). Tous les domaines de la navigation aérienne comportent des aspects touchant la sécurité, mais c'est à ces trois secteurs qu'il faut donner la priorité parce qu'un certain nombre d'administrations de l'aviation civile n'ont pas de législation nationale sur la supervision réglementaire de ces secteurs. En outre, étant donné la privatisation croissante, plus particulièrement des aéroports et des services de la circulation aérienne, la supervision de la sécurité devient essentielle. On escompte que l'élargissement du Programme d'audits à ces domaines encouragera l'élaboration et l'adoption de législations nationales tout en renforçant la capacité de l'État en matière de sécurité. Dans ces conditions, l'Assemblée a décidé à sa 33^e session que le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité serait élargi dès 2004 à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aéroports*. Elle a de plus demandé que l'OACI continue d'élaborer des éléments indicatifs relatifs à la supervision de la sécurité destinés à servir de manuels de référence.

4. ANALYSE

4.1 Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

4.1.1 En décembre 2000, il y avait une trentaine d'États contractants dans lesquels existait une séparation organique effective des fonctions de réglementation et des fonctions de prestation des services de la circulation aérienne (ATS). Dans les 155 autres États, ces deux types de fonctions relevaient de la même organisation, habituellement la Direction générale de l'aviation civile ou l'Administration de l'aviation civile, ou d'une autre administration publique ayant un nom similaire. La tendance est que de plus en plus d'États sépareront ces deux responsabilités.

4.1.2 Il en résulte que les audits de la supervision de la sécurité réalisés par l'OACI devront prendre en compte deux niveaux différents de fonctions, celui de la réglementation et celui du prestataire de services. De manière générale, les dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* doivent faire l'objet d'un audit de nature réglementaire, et les dispositions des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444, PANS-ATM) donner lieu à un audit du prestataire de services. Parallèlement, cependant, les audits doivent évaluer l'efficacité de la fonction de supervision des services réglementaires en regard des dispositions du Doc 4444 appliquées par le prestataire de services.

4.1.3 L'inspection active de l'application des normes de sécurité aux installations ATS constituera un phénomène nouveau pour la majorité des États contractants de l'OACI. Ces inspections vont cependant dans le sens des récents amendements de l'Annexe 11 et du Doc 4444 selon lesquels les prestataires des services ATS sont tenus de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.

4.2 **Annexe 14 — Aérodomes**

4.2.1 La tendance vers l'autonomie des aérodomes se maintient dans presque toutes les régions, l'objectif étant de réduire le financement public tout en encourageant une plus grande efficacité du fonctionnement et de la gestion des aéroports. Cependant, le rôle des services de réglementation et les obligations des États en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale n'ont pas changé. Suivant l'article 28 de la Convention, les États s'engagent à fournir des installations et des services aéroportuaires adéquats et sûrs conformément aux normes et aux pratiques recommandées établies par l'OACI. À cet égard, il convient de noter que les plus récents amendements de l'Annexe 14, Volume I, visant à ajouter des dispositions sur la certification des aérodomes, ont été bien accueillis par presque tous les États qui ont répondu à la lettre par laquelle la proposition leur a été communiquée.

4.2.2 Le cadre général des systèmes de supervision de la sécurité mis en place par les États, notamment les objectifs de sécurité et les moyens de résoudre les problèmes, aura déjà été audité conformément au *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9735), Partie A, lors des audits concernant l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. Les audits des aérodomes se limiteront donc aux éléments de ces systèmes qui assurent spécifiquement la réglementation des aérodomes. Les trois domaines initiaux d'audit seraient les dispositions réglementaires (avec une certaine souplesse au sujet de la certification des aérodomes), la structure organisationnelle et la mise en œuvre de l'Annexe 14 — *Aérodomes* et des manuels correspondants, le cas échéant.

4.2.3 Les audits initiaux dans le domaine des aérodomes seraient axés sur la capacité des États d'assurer une supervision de la sécurité des aérodomes et des exploitants d'aérodomes pour garantir que ceux-ci fournissent des installations et des services sûrs. Les audits porteraient sur une évaluation des procédures nationales d'application des dispositions de l'Annexe 14, y compris les nouvelles dispositions sur le personnel de réglementation des États et sa formation. Ils incluraient les plans des États concernant la supervision de la gestion et de l'exploitation des aérodomes ainsi que de la fourniture et de la maintenance des infrastructures. Ils offriraient une occasion supplémentaire d'évaluer le niveau de conformité des États en matière de gestion de la sécurité.

4.2.4 En moyenne, un audit des services de réglementation des aérodomes devrait nécessiter au moins deux auditeurs et quatre à six jours ouvrables, selon l'État, l'ampleur des activités et la complexité du cadre réglementaire. De trois à cinq jours seraient consacrés à un audit du service de réglementation dans les trois domaines visés et porteraient sur la certification des aérodomes, la gestion de la sécurité, l'exploitation, les services d'ingénierie et les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie prévus dans le dispositif réglementaire de l'État. Il y aurait aussi des réunions d'information préalables et postérieures aux audits. Une ou deux autres journées seraient consacrées aux fournisseurs (exploitants) des aérodomes, selon le type de relations existant entre le service de réglementation et le fournisseur, et compte tenu d'autres facteurs, dont les délais de route.

4.2.5 Les audits débuteront en janvier 2004 et se termineront à la fin de 2008.

5. **SUITE PROPOSÉE**

5.1 La réunion est invitée :

- a) à prendre note des renseignements figurant au paragraphe 2 au sujet de la poursuite du Programme;
- b) à prendre note de ce que les audits concernant les Annexes 11 et 14 débiteront en janvier 2004 et se termineront à la fin de 2008.

— FIN —