



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI
(Matsapha, Manzini, Swaziland, 8 au 9 novembre 2010)

Agenda Item 3: Sûreté de l'aviation

3.1 Soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)

**SOUTIEN DE LA MISE EN OEUVRE ET DU DÉVELOPPEMENT (ISD) –
PROGRAMME DE SÛRETÉ (ISD – SÛRETÉ)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note recommande une nouvelle stratégie pour une assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation, conforme à la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), et décrit les mesures qui seront prises dans la planification, la mise en œuvre et le suivi de l'assistance apportée aux États en matière de sûreté de l'aviation.

Suite à donner : L'réunion est invitée à approuver la nouvelle stratégie pour une assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation.

1. INTRODUCTION

1.1 Durant sa 189e session, le Conseil a entériné la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) — Plan d'action stratégique 2011-2016. L'ICASS comprend sept domaines de focalisation stratégique, dont une focalisation intitulée « Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États ». Le Soutien de la mise en œuvre et du développement - Programme de sûreté (ISD-Sûreté) considère ce domaine de focalisation comme le plus pertinent au programme et propose en conséquence une nouvelle stratégie d'assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation.

2. VISION À LONG TERME ET OBJECTIFS

2.1 Les résultats des audits de deuxième cycle du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) indiquent que, dans l'ensemble, les obligations de contrôle de la qualité présentent le niveau de mise en œuvre le plus faible des États, et que la résolution des problèmes de sûreté, des capacités et de la formation du personnel, ainsi que la fourniture de directives techniques, d'outils et d'informations critiques en matière de sûreté présentent également des motifs de préoccupation.

2.2 Bien que les activités d'assistance de l'OACI couvrent en partie les objectifs visés, les États ont toujours des difficultés à s'acquitter de leurs obligations en matière de sûreté de l'aviation. Il conviendrait donc, en application de l'ICASS, de concentrer les activités d'assistance sur les domaines suivants :

- a) promouvoir les efforts de **renforcement des capacités**, pour se concentrer sur des solutions durables dans la résolution des carences de sûreté ;

- b) relever le degré de **sensibilisation à la sûreté** par la tenue d'ateliers, de séminaires, de symposiums et de conférences à organiser en vue de réaliser les objectifs expressément établis ;
- c) **renforcer les services de formation et de consultation** par le recours au réseau existant de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), et par l'élargissement du rôle consultatif de l'OACI en fournissant aux États des conseils ciblés et spécialisés sur la sûreté de l'aviation.

2.3 Consciente que l'assistance doit être apportée de façon harmonisée et coordonnée, et pour pouvoir réaliser les objectifs de sa vision à long terme, l'ISD-Sûreté prendra les mesures ci-après :

- a) mettre l'accent sur l'élimination des carences critiques de sûreté de l'aviation, selon une liste priorisée, constituée principalement d'États à problèmes graves de sûreté non résolus et d'autres dont le cas a été déféré à la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) ;
- b) promouvoir des initiatives régionales telles que les Programmes coopératifs de sûreté de l'aviation (CASP) et les Équipes régionales de sûreté de l'aviation (RAST) aux fins de la mise en œuvre des projets de renforcement des capacités à long terme ;
- c) Renforcer la coordination et la coopération avec des partenaires tels que les États donateurs et autres entités internationales, en vue d'aider les États à se conformer aux dispositions de l'Annexe 17.

3. PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'ASSISTANCE

3.1 La présente note propose, dans les paragraphes qui suivent, des activités dont pourrait se charger l'ISD-Sûreté.

3.2 Assistance directe

3.2.1 Une fois qu'il est déterminé qu'un État devrait recevoir une assistance prioritaire, un cadre supérieur du siège de l'OACI ou d'un bureau régional devra s'y rendre en mission. La visite aura pour objet principal de déterminer l'engagement de l'État, de mobiliser la volonté politique et de promouvoir des mesures nationales pour mettre en œuvre le projet d'assistance. Les activités ci-après devront être entreprises :

- a) Analyse des besoins pour déterminer le niveau et le type d'assistance requis, compte tenu du rapport de l'audit USAP ou du rapport de suivi, des plans d'action correctrice, et d'autres informations disponibles ;
- b) Établissement de propositions de projets à faire réaliser par l'État en fonction d'une liste priorisée de mesures correctrices. Ces propositions incluront une série de mesures réalisables visant à éliminer l'écart entre la situation insatisfaisante actuelle et les résultats visés ;

- c) Identification de partenaires/donateurs potentiels, incluant les ressources disponibles dans la région, afin de mobiliser les appuis à l'assistance.

3.3 **Promotion de partenariats et d'initiatives régionaux**

3.3.1 Il importe que l'assistance soit fournie suivant une démarche régionale harmonisée, de manière à renforcer collectivement le niveau de sûreté de la région et à aider les États à se conformer aux dispositions de l'Annexe 17. En outre, une démarche régionale/sous-régionale facilitera la détermination des secteurs de préoccupation dans la région et l'établissement des meilleures pratiques à l'échelle régionale, tout en renforçant la sensibilisation aux aspects techniques pertinents. À cette fin, l'OACI encourage la mise en œuvre des CASP ou d'autres arrangements similaires, en vue d'établir une structure ou une entité permanente régionale/sous-régionale de la sûreté de l'aviation, qui aura pour fonctions de fournir des conseils, de l'assistance et de la formation aux États de la région/sous-région, et de promouvoir une coopération et une coordination continues entre les autorités de la sûreté de l'aviation pour tous problèmes dans ce domaine.

3.3.2 L'OACI promeut en outre le principe des RAST, qui seront composés d'administrateurs de l'OACI et d'experts régionaux, pour assurer l'apport d'assistance directe décrite au paragraphe 3.2.1 ci-dessus. Les experts régionaux seront nommés par les États pour travailler comme membres des RAST, pour exécuter les projets/missions d'assistance de l'OACI, à l'instar des équipes d'audit de l'USAP. Il est prévu que les RAST pourraient accueillir également des experts de l'industrie, d'organismes régionaux et d'États d'autres régions.

3.4 **Renforcement de la capacité de l'OACI d'offrir une assistance**

3.4.1 Afin de renforcer la capacité de l'OACI d'offrir une assistance, l'Organisation lancera des activités destinées à faciliter et à coordonner l'apport d'assistance technique et à fournir des informations sur les projets et les activités d'assistance dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

3.4.2 L'ISD-Sûreté entreprendra des activités d'assurance de la qualité pour vérifier que le type d'assistance approprié est offert et garantir la qualité de l'assistance offerte. Ces activités seront menées à la conclusion de chaque phase d'assistance et à l'achèvement intégral du projet. L'assurance de la qualité pourrait inclure, par exemple, la vérification interne des informations techniques, des documents du projet, des résultats de la formation, ou des missions de suivi, dans la mesure du possible. En outre, à l'achèvement d'un projet d'assistance, l'État concerné recevra un questionnaire à remplir pour obtenir des informations sur l'état de mise en œuvre de l'assistance reçue.

3.4.3 Les États membres dont le cas n'est pas déferé à l'ARRB peuvent également demander une assistance pour la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17. À cet égard, les demandes d'assistance non prioritaires seront être examinées au cas par cas et peuvent être mises en œuvre sur la base du recouvrement des coûts, selon la disponibilité des ressources. De telles demandes peuvent aussi être soumises à des États donateurs, en consultation avec les États demandeurs, pour déterminer les États et les organisations qui pourraient être en mesure d'offrir l'assistance demandée.

4. **LE RÉSEAU DE CENTRES DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (CFSA) ET LE PROGRAMME DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION**

4.1 Le réseau CFSA continue à jouer un rôle intégral dans la formation à la sûreté de l'aviation dans le monde, et l'OACI est déterminée à superviser et promouvoir le développement du réseau CFSA en utilisant des critères axés sur la qualité pour veiller à ce que les normes soient maintenues et à ce que la coopération dans le domaine de la formation soit réalisée. À cet égard, l'ISD-Sûreté continue d'assurer la planification et la conduite des cours et ateliers de formation appropriés par l'entremise du réseau CFSA, permettant aux États de tirer profit de ce type d'assistance. Le réseau se compose actuellement de 19 CFSA dans le monde, situé dans les pays suivants : Argentine, Belgique, Chine (2), Émirats arabes unis, Équateur, États-Unis, Fédération de Russie, France, Jordanie, Kenya, Malaisie, Maroc, Nouvelle-Zélande, République de l'Afrique du Sud, Sénégal, Trinité-et-Tobago et Ukraine (2). La formation à ces centres est inculquée par des instructeurs certifiés de la sûreté de l'aviation.

4.2 Outre les huit trousseaux pédagogiques de formation à la sûreté de l'aviation qui sont disponibles, de nouveaux matériaux pédagogiques sont constamment élaborés, sur la base du *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973). De même, des ateliers et des sessions de formation sont constamment planifiés en fonction de l'analyse des résultats des audits USAP.

5. **RESEAU DE POINT DE CONTACT (POC) POUR LA SURETE DE L'AVIATION.**

5.1 Les objectifs du réseau POC sont pour établir un réseau de contact pour la sûreté de l'aviation internationale dans chaque état désignée comme l'autorité responsable pour transmettre et recevoir des communications sûreté d'une manière sensible à tous moments, faciliter les échanges des informations sur les menaces prochaines et donner des avis pour surmonter les menaces. Les états sont invités à participer à ce réseau d'information.

5. **CONCLUSION**

5.1 L'ISD-Sûreté a défini les éléments clés d'une stratégie globale de la sûreté de l'aviation destinée à aider les États à se conformer aux SARP portant sur la sûreté. Les initiatives telles que les visites de cadres supérieurs de l'OACI, les analyses des besoins et la coordination des partenariats régionaux, la réalisation de projets, l'évaluation de l'assistance technique et des activités de suivi, ainsi que l'apport de formation et de services consultatifs, sont conçues pour assurer la fourniture efficace et coordonnée d'assistance aux États présentant des carences critiques en matière de sûreté.