

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Transition vers une nouvelle politique de coopération technique

ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(Note de travail présentée par le Portugal, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres¹, par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La politique de l'OACI en matière de coopération technique dans le domaine de la sécurité doit viser à améliorer l'efficacité de ses programmes et, dans le cadre de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation à l'échelle internationale, à coopérer avec le secteur de l'aviation. Les programmes de coopération technique doivent promouvoir une approche régionale et sous-régionale de l'amélioration de la sécurité et la mise en place d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité.

Face à l'évolution rapide du monde de l'aviation et des nouvelles technologies, l'OACI doit prendre des initiatives pour préparer sa mission future en matière de coopération technique.

À cet égard, le présent document de travail propose des solutions à inclure dans la politique de l'OACI au cours du prochain triennat.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte du contenu du présent document ;
- b) à rédiger une résolution reprenant les suggestions ci-jointes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9848, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 Octobre 2004) Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, 2006 C-WP/12702

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Les 27 États sont également membres de la CEAC.

² Albanie, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Norvège, Serbie, (Monténégro,) Suisse, Turquie et Ukraine.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI dispose de programmes approfondis de coopération technique pour aider les États contractants qui manquent de moyens à s'acquitter de leurs obligations internationales en matière de sécurité qui leur sont imposées par la Convention de Chicago.

1.2 La 35^e Assemblée (Résolution 35-20) a approuvé une nouvelle politique en matière de coopération technique, qui prévoit notamment l'intégration de la direction de la coopération technique (DCT) dans la structure organisationnelle de l'OACI et la création d'une mission d'assurance qualité. Depuis, les États contractants ont fait part de propositions lors des diverses réunions de l'Organisation, dont les objectifs sont les suivants :

- a) renforcer la politique de l'OACI en matière de coopération technique ;
- b) clarifier la base juridique des programmes de coopération technique de l'OACI ;
- c) rendre les programmes de coopération technique plus lisibles ;
- d) veiller à donner une impulsion aux activités de coopération technique, à les orienter et à les coordonner³ ;
- e) défendre avec plus de dynamisme la mise en place d'organismes régionaux et sous-régionaux et l'amélioration de l'efficacité de la coopération à l'aide de méthodes de travail plus novatrices⁴ ;
- f) renforcer les capacités de supervision des États et améliorer l'efficacité et la coordination de l'assistance technique et des possibilités financières⁵ ;
- g) créer une équipe d'inspecteurs accrédités par l'OACI et mis à la disposition des pays qui ne possèdent pas de capacités d'inspection ou dont les capacités sont temporairement insuffisantes⁶.

1.3 La présente note de travail examine plus en détail certains de ces aspects et suggère des propositions de révision des méthodes de travail en matière de coopération technique pour améliorer l'efficacité, la rentabilité, la durabilité et la couverture régionale des programmes d'assistance tout en permettant aux pays bénéficiaires de se les approprier pleinement.

2. EXAMEN

2.1 Les pays bénéficiaires des programmes de coopération technique doivent pouvoir obtenir une aide à la mise en place de leurs organismes de réglementation en vue de créer une autorité autonome de l'aviation civile qui dispose des pleins pouvoirs et du financement adéquat, de manière à ce que leur structure, leur organisation et leur régime de financement leur permettent de tirer pleinement profit des programmes d'assistance et garantissent la durabilité des activités menées dans le cadre de ces programmes. L'expérience montre que les efforts et les moyens consacrés aux programmes d'assistance sont peu ou ne sont pas durables si les organismes bénéficiaires ne disposent pas du degré d'indépendance et du régime de financement adéquats (par exemple s'ils sont incapables de conserver leur personnel formé).

³ C-WP/12702 présenté par la France.

⁴ Document présenté par l'Autriche au nom de l'Union européenne lors de la conférence des DG en mars 2006.

⁵ Conférence des DG sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation 2006, point 2.3, recommandation 2.1.

⁶ Conférence des DG sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation 2006, (DGCA/IP/10).

2.2 En ce qui concerne les résolutions sur la coopération technique adoptées au cours de la 35^e Assemblée⁷, l'Europe défend les propositions suivantes :

- a) mettre en place des organismes régionaux de supervision de la sécurité (ORSS) pour combler les lacunes en matière de sécurité au niveau régional ou sous-régional ;
- b) structurer les ORSS pour en faire de véritables partenariats régionaux tangibles, qui ne soient pas seulement une manière d'institutionnaliser la coopération en matière de formation ni de créer des centres régionaux de formation/de compétences auxquels les États pourraient recourir au cas par cas ;
- c) l'OACI doit adapter ses méthodes de travail pour permettre la participation pleine et entière des organismes régionaux chargés de la supervision de la sécurité et des travaux techniques, et doit considérer cette adaptation comme étant primordiale à l'efficacité des ORSS⁸ ;
- d) la participation de l'OACI à l'aide aux régions et aux sous-régions dans la création des ORSS est fondamentale, mais ses programmes d'assistance doivent avoir pour mission explicite de leur donner l'impulsion et l'orientation nécessaires pour y parvenir et non se substituer à elles ;
- e) les programmes doivent avoir clairement pour objectif de créer les conditions qui permettront aux organismes régionaux d'acquérir une autonomie. En d'autres termes, la structure de ces programmes doit permettre à l'OACI, aux donateurs internationaux et aux partenaires techniques de s'en retirer en temps voulu ;
- f) par souci de pragmatisme, les programmes de coopération technique peuvent compléter, si nécessaire, le manque de moyens d'un État, d'une région ou d'une sous-région, mais à titre temporaire.

2.3 De nombreux programmes d'assistance régionaux se bornent à regrouper les pays dans leurs activités sans acquérir de dimension véritablement régionale. Il faut concentrer les activités autant que possible sur les régions de manière à encourager la création de communautés régionales dans le domaine de l'aviation et à garantir, éventuellement par la mise en place de groupes de travail régionaux, une méthode efficace d'adoption et de mise en œuvre de normes harmonisées.

2.4 Par souci d'efficacité et de rentabilité, il faudrait créer une équipe d'experts techniques et d'inspecteurs accrédités par l'OACI et la mettre à disposition des États qui manquent de compétences ou qui ont décidé de ne pas développer les leurs dans un domaine spécifique. Les programmes d'assistance régionaux devraient renforcer cette équipe par un ensemble d'experts régionaux spécialisés dans la réglementation régionale, de manière à promouvoir les compétences locales et régionales. La création de cette équipe ne doit pas empêcher pas les programmes d'assistance technique d'assurer la formation complète des experts nationaux ou régionaux.

2.5 La plupart des programmes d'assistance sont orientés sur les processus et accordent essentiellement la priorité aux séminaires de formation et à la rédaction de codes réglementaires. Ils doivent tout autant aider les pays à *mettre en œuvre* la réglementation (par exemple en formant les inspecteurs dans le domaine de la supervision de la sécurité et en formant le secteur, qui sera amené en fin de compte à appliquer les nouvelles règles). Il faut soutenir une approche régionale et veiller à l'application harmonisée de la réglementation. Enfin, les *programmes d'assistance* doivent suivre une approche *axée sur les projets et les résultats* et non sur une méthode de formation plus traditionnelle, afin de garantir l'efficacité des programmes d'assistance en assignant des objectifs clairs aux formateurs et aux organismes bénéficiaires.

⁷ Résolution 35-7 de l'OACI.

⁸ Conférence des DG sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation 2006, recommandations au point 2.3.

2.6 Dans le cadre de la mise en place d'organismes régionaux de supervision de la sécurité, il est crucial de tenir compte du fait que les principaux manquements en termes de sécurité constatés par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG), notamment celui de l'Afrique, sont des manquements aux conditions cruciales de sécurité *au niveau des infrastructures*, en particulier des installations aéroportuaires (côté piste) et concernant la gestion du trafic aérien. L'OACI, et peut-être ses bureaux régionaux en particulier, peuvent jouer un rôle déterminant dans la mobilisation de moyens financiers à l'échelle internationale tout en veillant à ce que ces interventions aient pour priorité l'amélioration de la sécurité.

2.7 Les programmes d'assistance de l'OACI, comme le Coscap, et les bureaux régionaux de l'Organisation ont en général obtenu des résultats très satisfaisants par le passé, même s'ils pourraient bien avoir atteint leurs limites. La première mesure de la redéfinition des programmes d'assistance est la *feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde*, publiée par l'OACI, qui fournit à tous les acteurs du domaine de la sécurité de l'aviation un cadre commun de références en la matière pour permettre la coordination des efforts et des stratégies au niveau international.

2.8 Il importe également d'encadrer le rôle de l'OACI dans ce domaine, en gardant à l'esprit la nécessité de répondre aux attentes de la communauté internationale⁹. Les aspects à explorer dans ce cadre sont :

- a) la coopération avec les secteurs public et privé sur la base de la feuille de route précitée ;
- b) les relations avec les donateurs régionaux et nationaux, les institutions de financement/financières et les organismes régionaux et sous-régionaux ;
- c) la transparence de la communication des programmes et des priorités, afin d'instaurer la confiance ;
- d) la fixation d'objectifs de performance et d'un régime de contrôle de la qualité dans les programmes de coopération technique ;
- e) l'inclusion de partenariats entre les organismes techniques dans les États contractants donateurs et bénéficiaires du programme ;
- f) une approche commerciale de la gestion de la coopération technique à l'intérieur du cadre juridique de l'OACI.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les programmes de coopération technique de l'OACI doivent aider davantage les pays bénéficiaires à créer le cadre institutionnel approprié pour garantir l'indépendance, le financement adéquat et les capacités politiques et financières de leurs organismes régionaux.

3.2 Pour améliorer l'efficacité des programmes, il est indispensable de les assortir d'un régime adéquat de contrôle de la qualité. Ce régime devrait également permettre de vérifier si les activités ont atteint les objectifs et si ces derniers sont salutaires pour les États bénéficiaires.

3.3 Les programmes de coopération technique de l'OACI doivent encourager l'émergence d'ORSS opérationnels et adapter leur cadre et leurs méthodes de travail, de manière à ce que les organismes régionaux soient pleinement reconnus et ne soient entravés par aucun obstacle juridique.

⁹ C-WP/12702 du Conseil.

3.4 L'OACI est invitée à assigner les objectifs suivants aux programmes de coopération technique à dimension régionale :

- a) accorder une très haute priorité à la participation effective des États et des organisations bénéficiaires à la définition, au suivi, aux résultats et à l'évaluation des activités des programmes d'assistance ;
- b) renforcer la dimension régionale des programmes d'assistance et promouvoir des communautés régionales dans le domaine de l'aviation en veillant à ce que tous les sujets soient véritablement abordés à l'échelle régionale ;
- c) tenir compte des manquements aux conditions cruciales de sécurité *au niveau des infrastructures*, notamment des installations aéroportuaires (côté piste) et dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

3.5 Il faut améliorer l'efficacité des programmes d'assistance en faisant participer des experts locaux et régionaux recrutés de préférence au sein des ORSS à une équipe reconnue d'experts et d'inspecteurs.

3.6 Il est nécessaire de prendre des mesures pour garantir la mission de l'OACI au niveau international dans le domaine de la coopération technique, relativement à l'évolution de l'aviation et à la coopération avec le secteur, avec les établissements bancaires et avec les organisations internationales et à leurs programmes connexes. Il faut faire procéder à une analyse en profondeur du rôle de l'OACI dans les programmes d'assistance par un groupe approprié, par exemple un groupe de travail ad hoc/d'experts¹⁰.

¹⁰ C-WP/12702 du Conseil.

APPENDICE

Suggestions à insérer dans une Résolution de l'Assemblée

Considérant que les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) constatent des manquements importants aux normes et pratiques recommandées (SARP) dans certaines régions, la présence d'infrastructures et d'installations cruciales pour la sécurité, le manque de supervision réglementaire adéquate de la sécurité, le manque de personnel qualifié et/ou l'inefficacité des autorités de l'aviation civile ;

considérant que la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, publiée récemment en concertation avec le secteur de l'aviation, vise à contribuer à l'élaboration et à la coordination de programmes d'amélioration de la sécurité partout dans le monde, ce qui requiert l'assistance et la participation étroite de l'OACI à la coordination au niveau international ;

considérant l'évolution future de l'aviation, notamment la hausse continue de la densité du trafic dans les pays en développement, qui nécessite la mise en œuvre de nouvelles technologies pour améliorer les capacités en matière de gestion du trafic et le rôle indispensable des autorités de l'aviation pour veiller à ce que les modifications profondes de cette gestion ne compromettent pas la sécurité ;

considérant que le rôle de l'OACI en matière de coopération technique est essentiel à l'élaboration d'une méthode coordonnée et efficace avec le secteur de l'aviation à l'échelle planétaire, il faut envisager de mettre à jour la politique de coopération technique actuelle et de réviser les programmes de coopération technique de l'OACI en conséquence ;

l'Assemblée charge le Conseil :

1. *d'aider* les pays bénéficiaires à mettre en place le cadre institutionnel requis pour garantir l'indépendance, le financement adéquat et les capacités politiques et financières de leurs organismes régionaux ;
2. *d'adapter* le cadre et les méthodes de travail des programmes de coopération technique de l'OACI permettant de créer des organismes régionaux de supervision de la sécurité (ORSS) en tenant compte des aspects institutionnels ;
3. *de renforcer* la dimension régionale des programmes d'assistance et de promouvoir des communautés régionales dans le domaine de l'aviation en veillant à ce que les États et les organisations bénéficiaires participent effectivement à la gestion globale des activités des programmes d'assistance ;
4. *de tenir compte* prioritairement, dans leurs programmes d'assistance, des manquements aux conditions cruciales de sécurité au niveau des infrastructures, notamment des installations aéroportuaires (côté piste) et de la gestion du trafic aérien ;
5. *d'améliorer* les programmes d'assistance technique grâce à l'élaboration d'une méthode de gestion assortie d'objectifs et d'un régime de contrôle de la qualité et à la mise en place d'une équipe internationale d'experts techniques ;

6. *de procéder* à une analyse en profondeur du rôle futur de l'OACI dans les programmes de coopération technique grâce à un mécanisme approprié qui tienne compte de l'évolution de l'aviation et des conditions nécessaires pour que ces programmes accordent une plus grande priorité à la coopération technique à moyen et à long terme.

— FIN —