



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE  
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

**Point 5 : Carences dans le domaine de la Navigation Aérienne :**

**5.1 : Stratégie commune pour résoudre le problème des carences affectant la sécurité**

**RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LE PLAN DE MISE EN ŒUVRE  
DE LA STRATÉGIE UNIFIÉE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note examine les éléments clés d'un plan de mise en œuvre de la stratégie unifiée visant à aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité.

La suite à donner par APIRG figure au § 4.

**1. INTRODUCTION**

1.1 À sa 35<sup>e</sup> session (Montréal, 28 septembre – 8 octobre 2004), l'Assemblée a adopté la Résolution A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité (voir l'Appendice A à la présente note). Cette résolution reconnaît les difficultés rencontrées par les États dans la mise en œuvre de leurs systèmes de supervision de la sécurité et approuve le concept d'une stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité, qui s'appuie sur des principes de transparence accrue, de coopération et d'assistance et, lorsqu'ils sont appropriés, sur des partenariats entre les États. La résolution a été communiquée à tous les États contractants par la lettre AN 11/41-05/34, du 24 mars 2005.

1.2 La présente note, qui a été présentée au Conseil en juin 2005, examine des éléments du plan de mise en œuvre de la stratégie unifiée visant à aider les États à résoudre leurs carences en matière de sécurité, conformément au § 13 du dispositif de la Résolution A35-7 de l'Assemblée. Des renseignements supplémentaires, présentés en PowerPoint, qui décrivent brièvement les outils et les mécanismes à utiliser pour collecter des données et les analyser, encourager les partenariats et établir des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, figurent à l'Appendice B.

## 2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a permis de constater que de nombreux États éprouvent des difficultés à appliquer les normes et pratiques recommandées (SARP) ou à corriger les carences relevées du point de vue de la sécurité, ce qui crée des lacunes potentielles de sécurité et des sources de risque pour l'aviation. Cette situation est notamment causée par un manque de personnel et de ressources financières répondant aux besoins et une absence d'engagement politique. Or, en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), les États ont l'obligation de remplir toutes les exigences en matière de sécurité.

2.2 Compte tenu des objectifs stratégiques de l'Organisation, la stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité est formée de deux grands éléments. Elle vise, premièrement, à aider les États ou des groupes d'États à résoudre les carences du point de vue de la sécurité et, deuxièmement, à assurer une plus grande transparence et le partage des renseignements concernant la sécurité destinés à être utilisés par les États lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment les inspections prévues par l'article 16 de la Convention.

## 3. ÉLÉMENTS CLÉS

3.1 Étant donné qu'il est très important que les États disposent de renseignements relatifs à la sécurité lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, il est envisagé, comme moyen supplémentaire de faciliter le partage des renseignements en question, de donner accès à toute l'information pertinente de la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD) ; l'accès sera mis en œuvre compte tenu du § 3 du dispositif de la Résolution A35-7 et conformément au § 7 du dispositif de la Résolution A35-6 : Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Les données d'accident de la base de données du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP), qui est disponible sur l'ICAO-Net, pourraient aussi être utiles.

3.2 Un des éléments clés de la stratégie unifiée visant à venir en aide aux groupes d'États est la détermination de zones géographiques où les projets peuvent être élaborés avec la plus grande efficacité. Les groupes d'États seront choisis suite à une évaluation des besoins et ressources communs. Le processus comprendra une collecte et une analyse de données ainsi que l'élaboration de solutions adaptées. Le Secrétariat du siège de l'OACI a créé un groupe central qui s'emploie actuellement à examiner les données disponibles dans le but de déterminer des zones géographiques de mise en œuvre précises.

3.3 Un autre élément clé de la stratégie unifiée consiste à encourager les partenariats entre les États, l'industrie, les organismes régionaux de supervision de la sécurité, les institutions financières et d'autres organisations internationales. Le processus prévoit l'établissement et la gestion d'initiatives régionales de supervision de la sécurité. Les États seront encouragés à travailler ensemble dans le cadre d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et, lorsqu'il y a lieu, de Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Le *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734), Partie B, *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*, a été produit dans cette optique. Il contient les orientations dont les États ont besoin pour mettre en œuvre des initiatives régionales de supervision de la sécurité. L'Organisation a commencé à promouvoir ce concept à l'occasion de plusieurs réunions régionales.

3.4 À ce sujet, on pourrait créer un important élément de solutions régionales appropriées en fournissant aux groupes d'États des outils pour l'harmonisation de leurs activités de supervision. Les outils envisagés comprennent entre autres la base de données du programme d'amélioration de la sécurité aérienne, qui contient une série recueil d'exemples génériques de procédures techniques concernant la supervision de la sécurité de l'exploitation et de la maintenance des aéronefs.

3.5 L'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) est un exemple d'application réussie des concepts de partenariat et d'optimisation des ressources régionales. Le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) est une initiative visant à renforcer la fonction de supervision de la sécurité dans les États qui en font partie. Par ailleurs, les COSCAP en place dans diverses régions du monde sont autant d'outils de mise en œuvre à court terme d'initiatives régionales et sous-régionales.

3.6 Les États et l'industrie appuient largement les actions qui encouragent les initiatives régionales faisant la promotion de la coopération dans le domaine de la supervision de la sécurité en aviation civile. À ce sujet, l'OACI a joué un rôle prédominant au récent Sommet mondial sur la supervision de la sécurité à l'échelle régionale (1<sup>er</sup> – 3 février 2005, Washington, D.C.) organisé par le George Washington University Consortium et financé par la Federal Aviation Administration (FAA). De plus, un séminaire de stratégie unifiée sur la coopération régionale en matière de supervision de la sécurité est prévu pour septembre 2005, au Caire (Égypte), sous les auspices de l'OACI.

3.7 Les États contractants qui ont besoin d'aide seront encouragés à tirer parti de la possibilité de financement offerte par l'administration de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). De plus, vu la portée mondiale de la mise en œuvre de la stratégie unifiée et les fonds limités disponibles par l'IFFAS, l'OACI appuiera également les États dans leurs recherches d'assistance financière de diverses sources, telles que la Banque mondiale, les banques régionales de développement, la Commission européenne, ainsi que l'industrie manufacturière et le secteur privé. Cette assistance peut prendre plusieurs formes, telles que des prêts, des subventions ou des services offerts à titre gracieux. Dans tous les cas, l'OACI aidera les États à s'assurer que l'aide offerte sera intégrée dans un plan de programme qui donnera des résultats fructueux pour les États aussi bien que pour les donateurs.

3.8 La stratégie unifiée visée par la Résolution A35-7 est vue comme une haute priorité de l'Organisation. La coopération des États contractants est indispensable au succès du programme. Afin d'aider les États comme le prévoit la stratégie unifiée, l'OACI est en train de collecter et d'analyser des données relatives à la sécurité provenant de différents groupes d'États dans le but de déterminer des zones potentielles d'application. Lorsqu'une zone cible de mise en œuvre aura été déterminée, un projet pilote sera mis en place et les autres parties prenantes seront invitées à y participer. Un cadre à l'échelle de l'Organisation a été élaboré pour la coordination et la répartition précise des tâches entre les directions, bureaux et sections.

#### 4. SUITE À DONNER PAR APIRG

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements présentés ci-dessus ;
- b) mettre en œuvre une stratégie unifiée basée sur le principe d'une augmentation de la transparence, de la coopération et de l'assistance ;

- c) prier instamment les États de mettre à la disposition des autres États contractants les renseignements critiques pour la sécurité qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, et de faciliter l'accès à tous les renseignements pertinents sur la sécurité ;
- d) demander aux États d'apporter un soutien tangible au renforcement et à la promotion des organisations régionales de supervision de la sécurité.

-----

## APPENDICE A

STRATÉGIE UNIFIÉE POUR RÉSOUDRE LES CARENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ  
(Résolution A35-7 de l'Assemblée)**A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États contractants, tant collectivement qu'individuellement,

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant,

*Considérant* que la Direction de la coopération technique de l'OACI peut fournir l'assistance requise aux États qui en ont besoin,

*Considérant* que la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été créée afin d'aider les États contractants à financer les projets en matière de sécurité qui visent à remédier aux carences détectées principalement dans le cadre de l'USOAP et pour lesquels ils ne peuvent pas dégager ou obtenir les ressources financières nécessaires,

*Reconnaissant* que tous les États contractants ne possèdent pas les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à la promotion de l'uniformité à un échelon supérieur,

*Reconnaissant* que l'assistance offerte aux États contractants qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États contractants, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

*Reconnaissant* les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits réalisés par des organismes internationaux et régionaux tels que le programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation (IOSA) de l'IATA et le programme de suivi et d'appui à la mise en œuvre des ESARR (ESIMS) d'Eurocontrol,

*Reconnaissant* que la transparence et le partage des informations sur la sécurité constituent un des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de faire bénéficier d'autres États contractants des informations essentielles sur la sécurité pouvant avoir une incidence sur la navigation aérienne internationale et de faciliter l'accès à toutes les informations pertinentes sur la sécurité ;

2. *Encourage* les États contractants à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l'article 16 de la Convention ;

3. *Charge* le Conseil de mettre au point des moyens pratiques pour faciliter le partage de ces informations entre les États contractants ;

4. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

5. *Charge* le Conseil d'élaborer une procédure pour informer tous les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité ;

6. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité ;

7. *Demande* au Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP et les programmes d'audits d'autres organismes liés à la sécurité de l'aviation, et notamment avec l'IATA et EUROCONTROL ;

8. *Prie instamment* les États contractants de développer la coopération régionale et sous-régionale et, dans la mesure du possible, de former des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les institutions financières pour renforcer la supervision de la sécurité afin d'accroître la sécurité du système d'aviation civile internationale et de mieux s'acquitter de leurs responsabilités individuelles ;

9. *Encourage* les États à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de construire leur capacité individuelle de supervision de la sécurité ;

10. *Encourage* tous les États qui sont en mesure de le faire à participer ou à apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de la Direction de la coopération technique de l'OACI pour remédier aux carences relevées lors d'audits de supervision de la sécurité ;

12. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité qui ont été détectées dans le cadre de l'USOAP à tirer parti de la possibilité de financement offerte par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;

13. *Demande* au Conseil de mettre en place une stratégie unifiée fondée sur les principes d'une transparence accrue, de la coopération et de l'assistance et d'encourager, lorsqu'ils sont appropriés, les partenariats entre les États, les usagers, les fournisseurs de services de navigation aérienne, l'industrie, les institutions financières et d'autres parties prenantes pour analyser les causes, établir et appliquer des solutions viables afin d'aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité ;

14. *Charge* le Conseil d'adopter une approche souple pour la fourniture, par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI, d'une assistance aux organismes régionaux ou sous-régionaux chargés de tâches en matière de supervision de la sécurité et de mettre en place un système efficace de suivi de la mise en œuvre de la stratégie unifiée ;

15. *Demande* au Secrétaire général d'étudier les manières dont la détermination des mesures pourrait être entreprise aux niveaux national et régional pour appuyer les États dans l'établissement des moyens et des procédures de supervision de la sécurité de l'ATM.

### **Règle pratique**

Le Conseil devrait trouver des façons de mettre à la disposition de l'ensemble des États contractants, via le site web sécurisé de l'OACI, tous les renseignements pertinents figurant dans la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD).

-----

**APIRG/15-WP/8**

**Appendix B**

**English only**





# Background

- **USOAP findings**
- **Lack of implementation of SARPs**
- **States with no infrastructure**
- **States with low activity**
- **Other priorities (Health, Education)**

# Background

- **No political commitment**
- **Illegal activities in place**
- **AOC business**
- **Flags of Convenience**

# Objectives of Unified Strategy

- Res A35-7 Oct, 2004
- Two main pillars:
  - 1) Assistance to groups of States
    - a) Foster Partnership and
    - b) Create Regional Safety Oversight Organizations (RSOOs)
  - 2) Availability of safety information
    - a) Exchange between States
    - b) ICAO to facilitate
    - c) Procedure for transparency and disclosure

# ICAO Strategic Objectives

- Council - Standing instructions to Sec Gen to implement the Strategic Objectives
- Where does Unified Strategy fit in?
- Strategic Objective A - Safety
  
- Help and support groups of States
- Actions 1,4,5,6,7,8,9 in Objective A
- Monitor compliance & Encourage resolution Actions 2,3 in Objective A

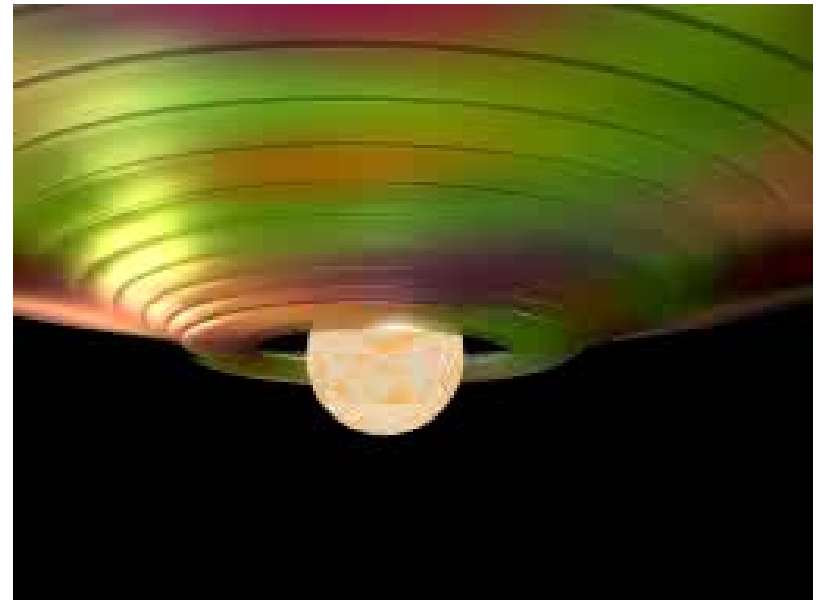
# ICAO-wide efforts

- **ANB**
- **TCB**
- **ATB**
- **LEB**
- **RAO**
- **Regional Offices**

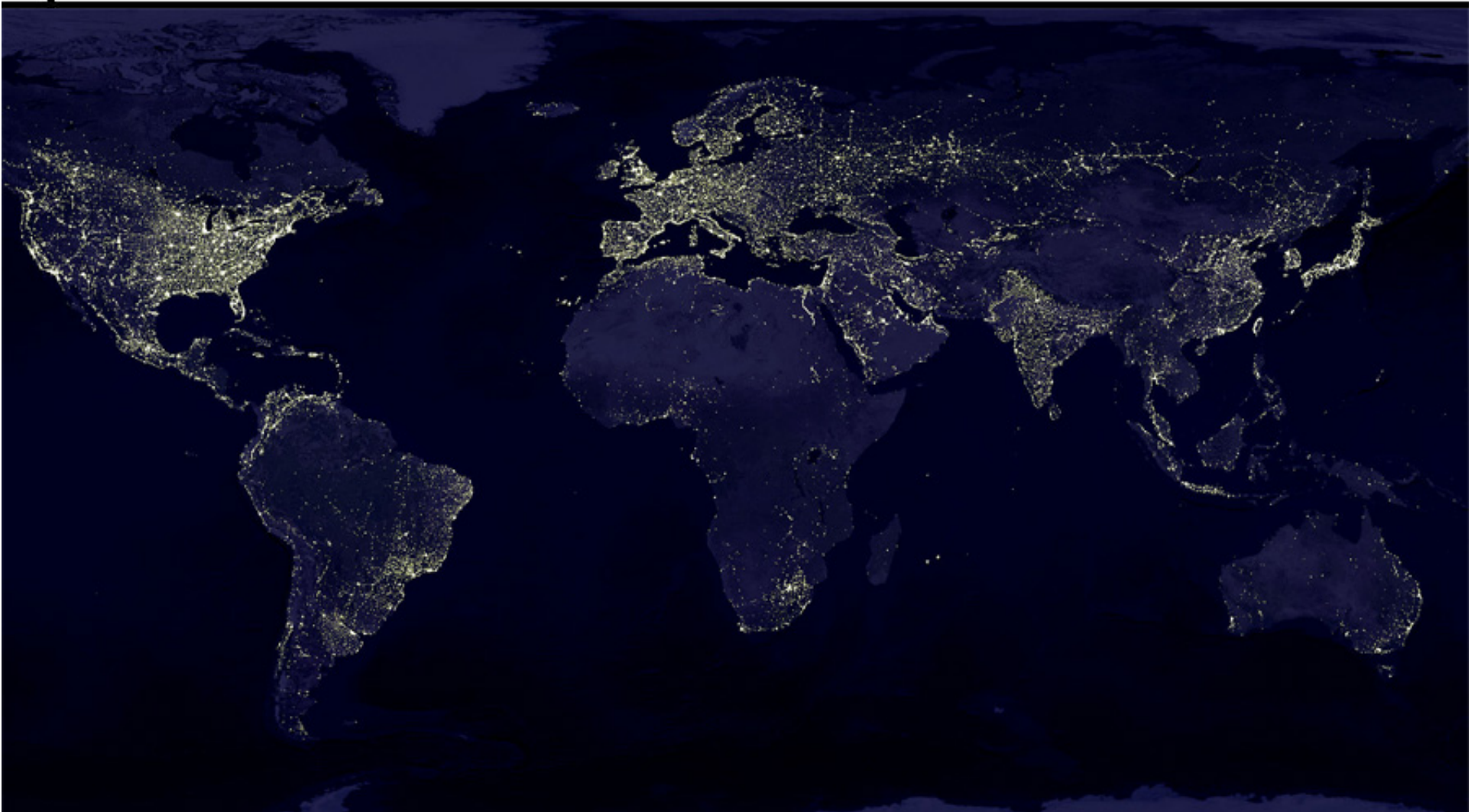


# Coordination

- **ICAO**
- **States**
- **Industry**
- **Other international organizations**
- **Financial institutions**
- **Regional organizations**



# Baseline



# Gathering Data





# Data Analysis

**Technical Area**

**Administrative**



# Data Sources

- **USOAP audit reports /AFDD**
- **TCB/COSCAPs**
- **Regional Offices**
- **Other institutions, eg. IATA,  
EUROCONTROL, UNITED NATIONS**
- **Existing regional organizations**

# Data Gathering

**Performed by a small cross-unit team**

- **SOA**
- **OPS/AIR**
- **TCB**
- **RAO**

**Supported by**

- **LEB**
- **ATB**

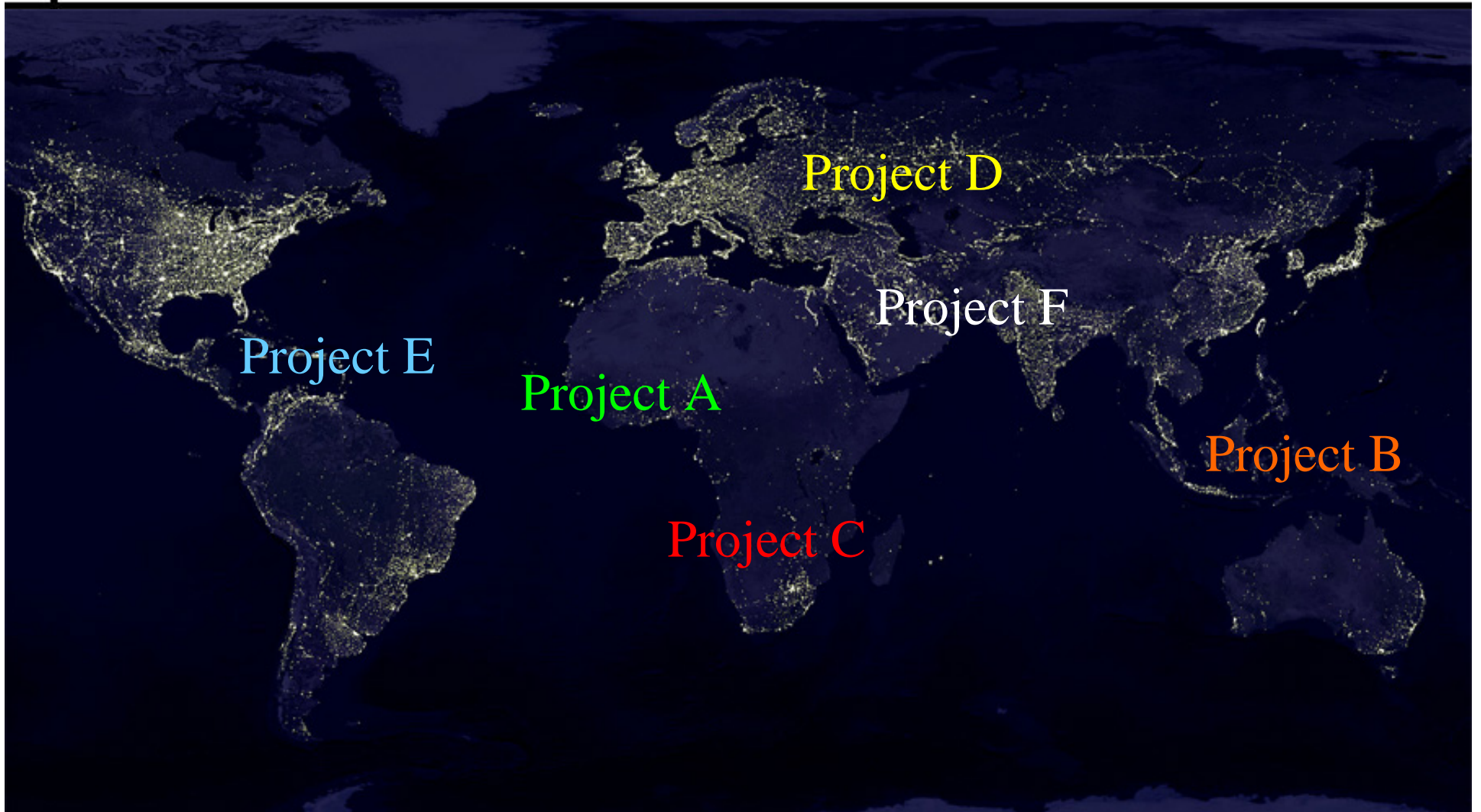
# Data Analysis

- **Current level of compliance with SARPs by groups of States**
- **Possibilities of regulation harmonization in the regions**
- **Political relationships among States**
- **Financial institutions available in short term**
- **Regional Organizations available to back up the project**

## Data Analysis (Cont'd)

- **Status of existing TCB assistance to States in regions**
- **If COSCAPs are already in place, that facilitates initial project(s)**
- **Physical location for future RSOOs**
- **Political commitment by member States to establish partnerships**

# Implementation Plan





# Implementation

- **Local Project implementation manager**
- **Allocate manager at Regional Office or**
- **Physical location for the future RSOO**
- **Facilitator(s) from HQ visits**
- **Doc. 9734, Part B**
- **WE HAVE TO ENSURE A CONTINUOUS POLITICAL SUPPORT IN THE REGION!**



# Risk Management

- **Monitor to ensure functionality**
- **Follow up - Part of the regional agreement**
- **Reports and meetings with high level authorities of all Countries involved in RSOO, on regular basis**
- **Involving ICAO in the initial recruitment of technical personnel for RSOO**
- **Monitor Terms of Reference of projects coming from international financial institutions**



---

# On Going Activities

# Exchange of Safety Information

- State letter AN 11/41-05/34 dated 24 March 2005

A35-7  
Operative Clauses  
1,2,3

## DATABASES

- FSEP
- AFDD according to Assembly Resolution A35-6
- ADREP on ICAO-Net

## States responsibility in overseeing aircraft operations

- C-WP/12411 on Procedure for Transparency and Disclosure
- Letter to States informing of the procedure (Draft)

A35-7  
Operative Clauses  
4,5

# Coordination with other programmes

- ICAO/EUROCONTROL MOC (Mar.05) A35-7  
Operative Clauses
- USOAP/IOSA (Initiated) 7
- ICAO/FAA - IASA (2Q05)

# Promotion of regional/sub-regional Partnerships

- Global Summit on Regional Safety Oversight (Washington D.C. 1-3 Feb. 05)
- TCB existing COSCAPs, and three new approved (UEMOA, BAG, Balkan States)
- Unified Strategy Seminar in Cairo, 4Q05
- Cooperation with regional initiatives  
(ACSA)- Central America  
(PASO)- South Pacific

A35-7  
Operative Clauses  
6,8,9,10

## Promotion of regional/sub-regional Partnerships – cont.

- Publication of Part B of the Safety Oversight Manual on the Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System (Doc 9734)

A35-7  
Operative Clauses  
6,8,9,10

## Foster and monitor the Implementation of the Unified Strategy

- Workshops in all Regional Offices – Paris (1Q05)
- Meetings with COSCAP-Steering Groups (1Q05)
- Unified Strategy Seminar in Cairo (4Q05)

A35-7  
Operative Clauses  
13,14



# Financing

## SOURCES

- Limited ICAO Funds
- IFFAS
- Boeing, Airbus Industrie  
(Funding secured for  
(COSCAP-SA, NA, SEA,  
CIS)
- Others (World Bank,  
regional development  
banks, EC, etc.)

A35-7  
Operative Clauses  
12

# Conclusions

## UNIFIED STRATEGY

- Stems from the need to help on the implementation phase of Safety Oversight Activities
- Foster partnerships to help groups of States
- ICAO plays the main role for the coordination of Unified Strategy among external contributors
- Within ICAO, Unified Strategy does not belong to a single unit or section
- ANB as a leader will gather all inputs to pursue the Strategy
- THE IMPLEMENTATION OF UNIFIED STRATEGY IS A JOINT EFFORT
  - Data Gathering
  - Data Analysis
  - Project management
  - Risk management
  - Implementation



---

---

Thank you!