



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15: Soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)

ÉLABORATION D'UN NOUVEAU MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose l'élaboration par l'OACI de nouvelles mallettes pédagogiques normalisées (MPN) sur la sûreté de l'aviation civile, couvrant les nouveaux besoins en matière de sûreté stipulés dans les dernières révisions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander au Conseil et au Secrétaire général d'organiser des consultations entre les États afin de déterminer les nouveaux besoins en matière de formation en sûreté de l'aviation ;
- à inviter l'Organisation à élaborer et à produire de nouvelles MPN qui satisfassent aux nouveaux besoins de formation AVSEC ;
- à promouvoir le lancement de processus de formation utilisant les MPN dans les différents centres de formation à la sûreté de l'aviation civile dans le monde ;
- à encourager la création de davantage de centres de formation à la sûreté de l'aviation civile dans les différentes régions d'exploitation, afin de répondre aux demandes de formation AVSEC des États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique B — Sûreté — <i>Renforcer la sûreté de l'aviation civile.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au Budget-Programme de 2011-2013 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Doc 8973 — <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite</i> , Volume 2 – Recrutement, sélection et formation

¹ La version espagnole a été fournie par la République bolivarienne du Venezuela

1. INTRODUCTION

1.1 En raison des constantes nouvelles menaces contre la sûreté de l'aviation civile, il est impératif d'élaborer des contre-mesures adaptées aux menaces émergentes. Les différents instruments juridiques internationaux sont en cours de révision et d'ajustement afin d'envisager des mécanismes différents qui permettent aux États d'affronter les nouveaux risques.

1.2 L'OACI, à travers l'actualisation nécessaire de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago et du *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973), devrait mettre au point des mesures techniques appropriées qui orientent les États dans l'établissement de normes pour prévenir les actes d'intervention illicite dans le contexte des nouvelles menaces.

1.3 Dans le cadre des efforts pour lutter contre les nouvelles menaces et de la mise en œuvre des mesures préventives nécessaires, il faudrait tenir compte de la formation continue et actualisée du personnel chargé de l'application des mesures de sûreté. C'est pourquoi il est essentiel de maintenir à jour les différentes mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation que l'OACI a mises au point à travers le système de mallette pédagogique normalisée (MPN).

1.4 À l'heure actuelle, l'OACI apporte dans les différents centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le monde une formation fondée sur huit MPN, qu'elle met à la disposition des États et qui couvrent :

- a) les inspecteurs nationaux ;
- b) les instructeurs ;
- c) la gestion de crise ;
- d) le fret ;
- e) la gestion ;
- f) les compagnies aériennes ;
- g) la base ;
- h) les exercices.

1.5 De plus, l'OACI organise à l'échelle mondiale cinq ateliers sur :

- a) le Programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- b) le Programme national de formation AVSEC ;
- c) le Programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation ;
- d) le Programme pour la certification des opérateurs des équipements de sûreté de l'aviation ;

e) le Programme de sûreté d'aéroport.

2. ANALYSE

2.1 Le 11^e amendement de l'Annexe 17 (avril 2006) détermine dans ses différentes normes et pratiques recommandées les responsabilités relevant des autorités compétentes en sûreté de l'aviation des États, parmi lesquels figurent notamment l'analyse des résultats de la mise en œuvre du Programme national de contrôle de la qualité (Norme 3.4.7), l'élaboration d'évaluations des risques pour établir des zones de sûreté à accès réglementé (Norme 4.2.2), l'application de mesures de sûreté aux vols intérieurs (Norme 2.2.2), les ajustements nécessaires du Programme national de sûreté de l'aviation (Norme 3.1.3), la fréquence des vérifications de l'application des mesures de sûreté (Norme 3.4.5), la mise en œuvre de contrôles ou de fouilles de sûreté des aéronefs effectuant des vols de transport commercial (Norme 4.3.1) et les mesures sur le transport des bagages non identifiés (Recommandation 4.5.6).

2.2 Dans l'Annexe 17, il est également recommandé aux États de tenir compte des facteurs humains dans le développement des nouveaux équipements de sûreté (Recommandation 2.5.2) et la mise en œuvre de contrôles et procédures de sûreté entraînant le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, pour assurer un équilibre approprié entre la sûreté et la facilitation (Recommandation 2.3).

2.3 Ce qui précède, ainsi que les ajustements apportés à la nouvelle édition du Doc. 8973, impliquent que le personnel chargé d'appliquer ces mesures doit recevoir une formation appropriée garantissant la qualité du travail confié.

2.4 En complément aux MPN mentionnées au paragraphe 1.4 de la présente note, et à l'appui de la mise en œuvre des responsabilités attribuées aux États, mentionnées aux paragraphes 2.1 et 2.2, il pourrait être envisagé d'élaborer et de mettre en œuvre des MPN sur, par exemple :

- a) la formation en matière d'évaluation des menaces et d'analyse des risques ;
- b) l'élaboration de programmes sur les facteurs humains en matière de sûreté de l'aviation (à l'intention des autorités compétentes des États) ;
- c) un atelier de mise en œuvre pratique sur les facteurs humains au poste de travail (à l'intention du personnel qui applique les mesures de sûreté) ;
- d) un atelier sur la mise en œuvre de mesures de facilitation, entre autres.

2.5 À l'heure actuelle, l'OACI reconnaît dix-neuf centres de formation à la sûreté de l'aviation civile (CFSA) pour répondre à tous les besoins en matière de formation AVSEC des différentes régions d'exploitation de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Il va de soi qu'il faut tenir le personnel chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté constamment informé des nouveaux défis exposés dans l'Annexe 17 de l'OACI, Doc 8973, et des nouvelles menaces contre la sûreté de l'aviation.

3.2 Pour satisfaire à l'Objectif stratégique B – *Sûreté de l'aviation*, lié à l'amélioration de la protection de l'aviation civile mondiale, par le biais de l'élaboration et de l'actualisation des MPN sur la sûreté de l'aviation, il est recommandé à l'OACI :

- a) d'organiser, par l'intermédiaire du Conseil et du Secrétaire général, des consultations appropriées entre les États membres afin de déterminer les nouveaux besoins en matière de formation à la sûreté de l'aviation et de sorte que les États assurent leurs différentes obligations dans le domaine de la sûreté de l'aviation,
- b) d'élaborer, suite à l'analyse des consultations ci-dessus mentionnées, de nouvelles MPN qui satisfassent aux besoins de formation en matière de sûreté de l'aviation,
- c) de lancer les processus de formation des nouvelles MPN, par le biais des différents CFSA dans le monde.
- d) de favoriser la création de davantage de centres de formation à la sûreté de l'aviation civile dans les différentes régions d'exploitation afin de satisfaire aux demandes de formation AVSEC des États.