



NOTE DE TRAVAIL

**DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ
DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS : APPORTER UN RÉEL CHANGEMENT

(Note présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

SOMMAIRE

Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) indique que les activités de renforcement des capacités menées par l'OACI, par chaque État, par les organisations régionales ou par les parties prenantes de l'industrie jouent un rôle crucial en soutenant les efforts déployés par les États membres pour se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La mise en œuvre rapide des dispositions du GASeP relatives au renforcement des capacités est essentielle pour assurer une approche ciblée du renforcement des capacités par l'OACI, ainsi que des résultats tangibles et durables.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de la Convention de Chicago, il incombe aux États contractants de se conformer aux Annexes de l'OACI afin d'assurer la sécurité et la sûreté du système de transport aérien. Dans le domaine de la sûreté, chaque État a la responsabilité de mettre en œuvre de façon efficace et durable les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, et les SARP relatives à la sûreté de l'Annexe 9.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, 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.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, San Marino, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2 Vu les résultats du Programme universel d’audits de sûreté (USAP) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) notifiées, on s’accorde globalement à reconnaître qu’une mise en œuvre efficace et durable des SARP de l’Annexe 17 peut s’avérer difficile dans plusieurs États et régions, pour diverses raisons.

1.3 Le GASeP, surtout dans le cadre de la mesure prioritaire 5 : « Amplifier la coopération et le soutien », reconnaît que les activités de renforcement des capacités jouent un rôle important en aidant les États membres à s’acquitter de leurs obligations internationales et à mettre en œuvre efficacement les mesures de sûreté de base.

2. RECENSEMENT DES RESSOURCES EXISTANTES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

2.1 Les États membres, les organisations régionales et les parties prenantes de l’industrie soutiennent les efforts déployés par les États pour mettre en œuvre les SARP de l’Annexe 17 et de l’Annexe 9, dans un esprit de partenariat avec les autorités nationales compétentes. Leur participation aux activités de renforcement des capacités constitue aussi une preuve de leur volonté de soutenir l’initiative « Aucun pays laissé de côté » de l’OACI.

2.2 L’Europe est fermement résolue à concevoir et à mener des activités de renforcement des capacités, comme l’attestent les mesures prises par des États et des organisations européennes comme l’Union européenne (UE) et la Conférence européenne de l’aviation civile (CEAC). D’importantes ressources humaines et financières sont consacrées à ces activités, qui sont adaptées aux besoins réels et concrets des États partenaires.

2.3 Dans un contexte caractérisé par une multitude de prestataires publics et privés d’activités de renforcement des capacités, il faut un aperçu global des ressources humaines et financières disponibles, des activités mises au point (par ex., cours de formation, appui/mentorat technique, accompagnement, ateliers), et des entités qui ont la capacité de concevoir et de mener à bien des activités de renforcement des capacités. Comme l’indique le GASeP (5.G), l’OACI devrait en priorité achever la cartographie de toutes les activités de renforcement des capacités (États, OACI, autres organisations, industrie, etc.), avec le concours du Partenariat pour l’assistance à la sûreté de l’aviation (ASAP), et rendre les résultats disponibles le plus tôt possible en vue de la définition de la meilleure voie à suivre. Cela permettrait non seulement de faire connaître ce qui existe, mais aiderait aussi à déterminer s’il y a des lacunes à combler dans l’offre de renforcement des capacités et à éviter les doubles emplois.

3. CARTOGRAPHIE DES ACTIVITÉS EXISTANTES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

3.1 Dans un contexte de ressources humaines et financières limitées, et où la demande en renforcement des capacités dépasse parfois l’offre, il est crucial de hiérarchiser les activités de renforcement et de s’assurer qu’elles donnent les résultats escomptés, notamment en faisant recours aux indicateurs de performance clés.

3.2 Le partage des informations sur les activités de renforcement des capacités dans le but d’atteindre l’efficacité maximale, d’éviter la répétition d’activités identiques pour les mêmes États et d’assurer une hiérarchisation appropriée des États et des mesures, est crucial pour l’efficacité globale du système.

3.3 Afin d'éviter le chevauchement des efforts et de faire en sorte que les activités de renforcement des capacités aient lieu dans les États où elles répondent bel et bien à un besoin, l'OACI devrait, en priorité et avec l'appui du Partenariat pour l'assistance à la sûreté de l'aviation (ASAP), cartographier les activités qui ont été menées à bien, sont en cours ou sont planifiées par les États, les organisations régionales (par ex., CAFAC, ACAA, CEAC, UE, CLAC), et les parties prenantes de l'industrie (par ex., ACI, IATA), comme l'indique le GASeP. La confidentialité de certaines activités devrait être préservée, au besoin.

3.4 Les résultats de la cartographie devraient être disponibles dans les meilleurs délais afin qu'une voie à suivre appropriée puisse être déterminée. Cela permettrait d'assurer que les mêmes activités ne sont pas effectuées inutilement par d'autres prestataires, et aiderait à déterminer s'il y a des lacunes à combler, à savoir des États qui ont besoin d'assistance et ne la reçoivent pas. L'OACI pourrait ainsi intervenir dans les États où il n'y a pas d'activités de renforcement des capacités et qui ne sont pas déjà couverts par d'autres entités.

3.5 La cartographie permet aussi de créer les conditions pour des synergies en reconnaissant la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités menées à titre individuel par des États, des organisations régionales et l'industrie. Ce qui profite non seulement aux partenaires concernés, mais sert en définitive les objectifs de l'OACI, et en particulier la mise en œuvre du GASeP.

4. CONCENTRATION DES EFFORTS SUR LES MESURES À FORTE INCIDENCE QUI FAVORISENT LA DURABILITÉ DES ACTIVITÉS

4.1 À ce jour, les résultats concrets des initiatives de renforcement des capacités, en termes de sûreté continue et effective de l'aviation au sol, ont été mitigés, certains États ayant considérablement amélioré leur niveau de conformité effective, et d'autres ayant accompli peu ou pas de progrès. Étant la principale institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine de l'aviation, l'OACI devrait user de son autorité au niveau le plus élevé, à savoir celui de la Secrétaire générale et du Président du Conseil de l'OACI, pour solliciter et obtenir des États membres qui bénéficient des activités de renforcement des capacités l'engagement politique d'assurer la continuité ainsi que l'application et le respect appropriés des mesures au niveau national. Une visite spéciale de la Secrétaire générale ou du Président du Conseil de l'OACI et des rencontres avec le Président et des ministres figurent parmi les mesures qui auraient généralement une forte incidence. Ce qui cadrerait avec la nécessité d'une « volonté politique à long terme de s'améliorer » et l'engagement des États qui reçoivent/demandent une assistance de « mettre à profit l'assistance pour renforcer la mise en œuvre effective », comme l'indique le GASeP.

4.2 Par ailleurs, lors de l'examen d'un Plan national d'amélioration, l'OACI devrait demander des apports de tous les États et organisations ayant des capacités d'assistance. L'OACI jouerait le rôle de coordonnateur, et aux endroits où les prestataires œuvreraient – en partenariat – pour répondre de manière globale aux besoins d'un État donné. Ceci aiderait à cibler l'assistance sur la base du profil de risque des États, comme l'indique le GASeP (voir 5.D). En outre, au stade de la conception du Plan national d'amélioration, des indicateurs de performance devraient être convenus lors de la phase de préparation, suivis durant la mise en œuvre et utilisés comme instruments de mesure pour surveiller d'éventuels résultats.

4.3 Les interventions au niveau politique et une véritable coordination dans le cadre d'un Plan national d'amélioration focaliseraient les ressources limitées de l'OACI sur les mesures susceptibles d'aider les États à se conformer aux mesures de sûreté de base définies dans les SARP de l'OACI, conformément aux obligations que leur impose la Convention de Chicago.

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) demander à l'OACI de cartographier les ressources et les prestataires actuels en matière de renforcement des capacités afin d'avoir un aperçu global de ce qui est disponible ;
- b) demander à l'OACI de cartographier les activités de renforcement des capacités menées à bien, en cours ou planifiées afin d'avoir un aperçu global de la situation ;
- c) prier instamment l'OACI de focaliser ses efforts sur des mesures de haut niveau afin de susciter l'engagement politique des États bénéficiaires et de promouvoir la durabilité des avantages des activités de renforcement des capacités.

— FIN —