



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre

PROGRAMME DU SOUTIEN DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU DÉVELOPPEMENT — SÛRETÉ (ISD-SEC)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Tout en continuant à coordonner et à faciliter l'assistance fournie aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation (AVSEC), l'OACI se tourne vers le triennat 2014-2016 pour élargir la portée de l'assistance et du renforcement des capacités dans le cadre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation. Reconnaisant l'évolution des besoins de la communauté de la sûreté de l'aviation, l'OACI perfectionne et affine ses activités et ses outils d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation afin de soutenir ses États membres.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à entériner :

- a) la poursuite de la mise en œuvre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation ;
- b) le perfectionnement de la série d'activités et d'outils d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — <i>Sûreté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises au moyen des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/13 — Déclaration sur la sûreté de l'aviation et Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) A38-WP/16 — Programme universel d'audits de sûreté (USAP) A38-WP/20 — Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation.

1. INTRODUCTION

1.1 Tout au long du triennat 2011-2013, l'OACI a mis en oeuvre une série d'activités d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation qui incluent le leadership, la coordination et la fourniture d'une assistance aux États membres, fondée sur leurs besoins, la promotion de la coopération régionale, la supervision et la coordination d'un réseau mondial de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et le développement et la tenue à jour de mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP). Le ciblage de ces activités s'est beaucoup intensifié et leur portée s'est élargie dans le cadre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI qui a été approuvée par le Secrétaire général et mise en œuvre en mai 2011.

1.2 En vue d'atténuer les risques et d'améliorer le respect par les États des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et des SARP liées à la sûreté de l'Annexe 9, l'OACI renforcera au cours du triennat 2014-2016 ses activités et outils, élargira leur mise en œuvre, encouragera d'autres partenariats entre États ayant besoin d'assistance et fournisseurs de cette assistance, et renforcera le rôle de chef de file de l'OACI comme coordonnateur, facilitateur et fournisseur à l'échelle mondiale d'une assistance et d'un renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation.

2. STRATÉGIE D'ASSISTANCE ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 La Stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation prévoit un cadre dans lequel les besoins des États membres en matière de sûreté de l'aviation sont identifiés, ainsi qu'une feuille de route pour un système national efficace de sûreté de l'aviation qui soit conforme aux SARP. Le succès de cette stratégie dépend des plans nationaux d'amélioration (SIP) qui sont élaborés en partenariat entre l'OACI et l'État bénéficiaire d'une assistance, et prévoit l'intervention d'autres fournisseurs d'assistance tels que des organisations régionales, d'autres États membres et, le cas échéant, l'industrie. Les plans nationaux en question soulignent la nécessité de la volonté politique et du plein engagement des États à renforcer la sûreté de l'aviation et à tirer profit de l'appui accordé par l'OACI et d'autres partenaires. Les succès obtenus jusqu'ici grâce à l'approche des plans nationaux d'amélioration sont encourageants et, combinés aux réponses positives reçues de nombreux États, laissent entendre que l'OACI devrait « garder le cap » tant que la mise en œuvre de la stratégie se poursuit.

2.2 Dans ce contexte, le fait d'élargir la portée de l'assistance OACI en matière de sûreté de l'aviation pour y inclure des activités élaborées pour le personnel au niveau opérationnel s'est révélé être un ajout positif aux méthodes d'assistance habituelles du Secrétariat. L'expérience a prouvé que les États membres qui ont besoin de connaissances professionnelles et de développement des capacités tirent profit de la formation organisée par l'OACI. Cependant, il y a souvent un hiatus entre l'apprentissage basé sur la théorie et l'application pratique de programmes et mesures pour une sûreté de l'aviation durable, d'une part, et l'adoption d'une culture de la sûreté de l'aviation, d'autre part. Le Secrétariat a commencé à faciliter des activités de formation en cours d'emploi que vient appuyer la fourniture d'experts spécialisés par des États partenaires, en vue de combler ces hiatus. L'OACI envisage d'élargir cette approche, le cas échéant, durant le triennat 2014-2016.

2.3 L'établissement de priorités pour les activités d'assistance et de renforcement des capacités demeurera un défi dans le prochain triennat. Le Secrétariat s'occupe actuellement de ce défi en établissant des priorités de base pour l'assistance par recours à un processus d'évaluation des risques qui tient compte des résultats des audits du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), des volumes

de services aériens, des niveaux de trafic, des contributions des bureaux régionaux de l'OACI et de l'information au public. L'inclusion dans ce processus des renseignements sur la sûreté qui sont mis à la disposition de l'OACI, ou le partage des résultats d'audit de l'USAP par les États qui ont besoin d'assistance avec ceux qui sont en mesure de fournir cette assistance, pourraient renforcer encore le ciblage de ressources pour atténuer les risques là où c'est le plus nécessaire.

2.4 La mise au point et l'application d'une approche normalisée pour mesurer l'efficacité de l'assistance et du renforcement des capacités constituent un autre défi sur lequel le Secrétariat de l'OACI et d'autres fournisseurs d'assistance collaboreront au cours des quelques prochaines années. À cet égard, le Secrétariat estime que l'évolution de l'USAP vers une méthode de surveillance continue constitue une occasion idéale de s'assurer que les activités de suivi ne sont pas seulement utilisées pour identifier les États qui ont besoin d'une assistance mais aussi pour évaluer l'efficacité des activités d'assistance entreprises.

3. COOPÉRATION RÉGIONALE

3.1 Tout en continuant à renforcer la sûreté de l'aviation grâce à des activités d'assistance et de renforcement des capacités spécifiques à l'État intéressé, l'OACI développera plus avant des activités régionales de coopération en matière de sûreté de l'aviation au cours du triennat 2014-2016. Se concentrant aussi sur l'atténuation des risques pour la sûreté et sur la promotion de la conformité avec les SARP de l'OACI, et s'appuyant sur le cadre de protocoles de coopération établis et autres accords du genre, les efforts de coopération au niveau régional dans le domaine de l'assistance chercheront à mobiliser des ressources et des capacités pour appuyer des partenariats d'assistance interrégionaux et intrarégionaux, promouvoir l'échange de renseignements et bâtir la confiance dans des programmes et mesures de sûreté.

3.2 L'OACI reconnaît que les besoins en matière de sûreté de l'aviation, les cadres institutionnels, les capacités et les moyens diffèrent selon les régions. En conséquence, il faut préserver une certaine souplesse pour élaborer une coopération régionale qui n'impose pas de solution « valable pour tous ». En pratique, cela signifie que les initiatives de coopération de l'OACI peuvent être fondées sur des modèles tels que le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) utilisé dans la Région Asie et Pacifique et récemment lancé dans la Région Moyen-Orient, le Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI/Commission latino-américaine de l'aviation civile Amérique du Nord, Caraïbes et Amérique du Sud, le Groupe AVSEC de l'Est (États situés à l'est de la région Europe Atlantique-Nord) et/ou les partenariats de formation spécialisée avec la Commission arabe de l'aviation civile, ou d'autres modèles.

3.3 Ayant fait des contributions substantielles consenties pour le renforcement de la sûreté de l'aviation en Afrique sous forme de projets centrés sur des États une priorité durant le triennat 2011-2013, l'OACI collaborera durant le triennat 2014-2016 avec la Commission africaine de l'aviation civile et d'autres organisations régionales et sous-régionales, selon le cas, pour développer une ou plusieurs initiatives régionales.

4. FORMATION

4.1 Le caractère particulier des fonctions réglementaires et opérationnelles de sûreté de l'aviation, couplé au nombre habituellement bas de professionnels de la sûreté de l'aviation employés au niveau des États et à une portée limitée des solutions offertes par le secteur privé, a confirmé au fil des

années la nécessité du rôle de chef de file de l'OACI en matière de formation. Pour combler les manques, l'OACI propose une série de mallettes pédagogiques spécialisées et d'éléments pédagogiques pour des ateliers, entretient une liste d'experts à court terme certifiés par l'OACI, mis à disposition par des États pour assurer une formation, supervise le réseau mondial des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), parraine des cours de formation et des bourses et appuie le cours de gestion professionnelle AVSEC en collaboration avec l'Université Concordia (Montréal, Canada). L'OACI donne aussi des cours de formation sur la base du recouvrement des coûts, sur demande.

4.2 Reconnaissant la nécessité de poursuivre le processus d'actualisation des éléments didactiques existants et nouvellement élaborés qui sont fondés sur le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973, Diffusion restreinte) de l'OACI et sur l'analyse des résultats des audits USAP, le Secrétariat intensifiera ses efforts pour diversifier la portée des programmes de formation en sûreté de l'aviation. Cela permettra d'augmenter la capacité du Secrétariat d'aider la communauté de la sûreté de l'aviation internationale à faire face aux risques.

4.3 L'OACI fera connaître l'élargissement continu du réseau des CFSA comme moyen de renforcer encore l'accessibilité de la formation en matière de sûreté de l'aviation dans toutes les régions. Les instituts de formation qui ont l'appui de l'autorité nationale responsable de la sûreté de l'aviation seront évalués selon des critères OACI pour s'assurer qu'ils disposent des moyens nécessaires et contribueront bien au réseau des CFSA. De même, le Secrétariat de l'OACI continuera de superviser ce réseau et de préserver l'intégrité de l'acceptation des CFSA grâce à un processus de réévaluation cyclique.

5. CONCLUSION

5.1 Pour répondre aux besoins évolutifs des États, l'OACI continuera durant le triennat 2014-2016 à mettre en œuvre la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation, en perfectionnant la série d'activités et d'outils à sa disposition. Cette approche de la fourniture de services d'assistance sera complétée par des efforts intensifiés de coopération régionale couplés à un ciblage complet en matière de formation à la sûreté de l'aviation. Ensemble, ces trois piliers d'assistance assurent au rôle de chef de file de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation une base à la fois holistique, fondée sur les risques et dynamique pour relever les défis du renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde réel.