



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### PLAN RÉGIONAL COMPLET DE MISE EN OEUVRE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)

#### 7<sup>ème</sup> REUNION DU COMITE DIRECTEUR

*Niamey, NIGER, (19 Juillet 2018)*

---

---

**Point 2.2 à l'ordre du jour: Rapport sur l'Analyse des résultats de l'USAP-CMA pour déterminer les domaines communs de carences, les besoins et les projets proposés**

#### SOMMAIRE

Ce document de travail présente un rapport cohérent et approfondi sur les carences et les besoins des États AFI, basé sur l'analyse des résultats des audits USAP-CMA et des rapports de mission des bureaux régionaux de l'OACI. Le rapport propose des mesures correctives '*fondées sur les besoins des États*' pour remédier aux carences et aux besoins communs, de manière plus spécifique pour obtenir des résultats du Plan plus crédibles, fiables et durables sous la forme de projets d'appui et d'activités connexes.

## 1. INFORMATIONS GÉNÉRALÉS

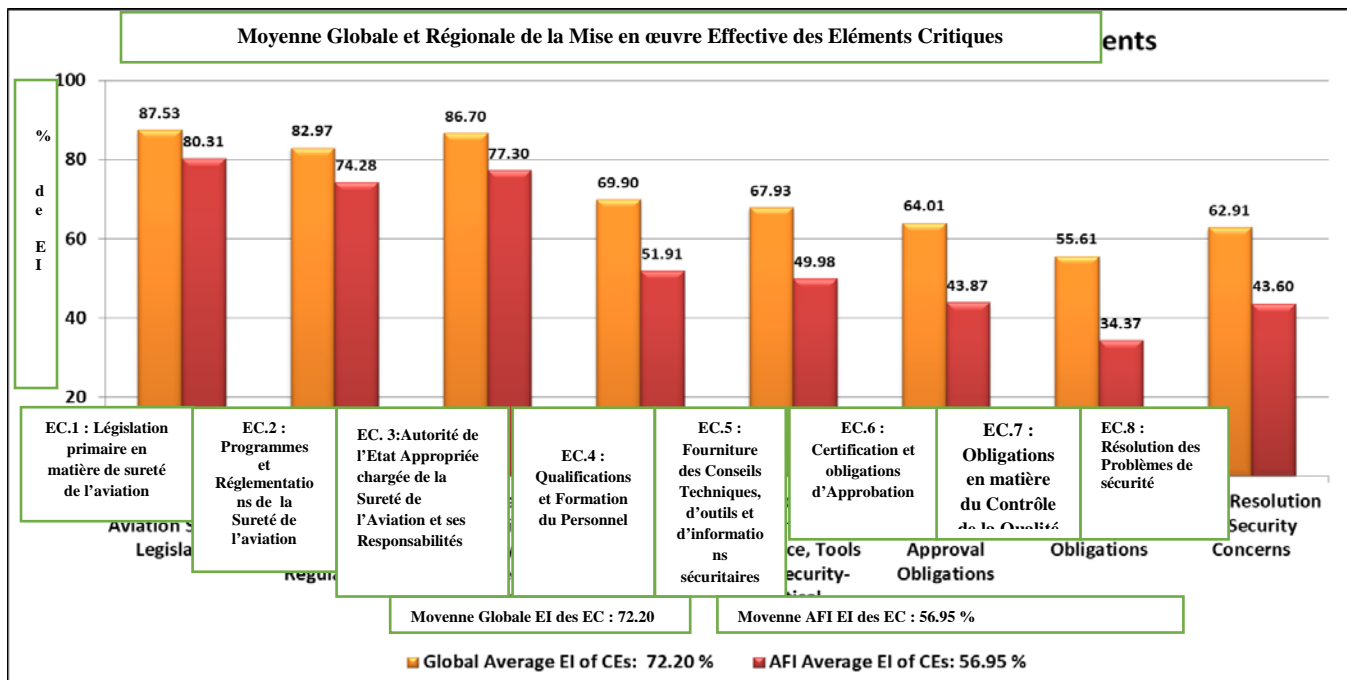
1.1. La demande de mener une analyse des résultats USAP-CMA a été dirigée par le Comité Directeur afin d'identifier les carences et les besoins des États et de permettre une base définie pour le développement de projets spécifiques. Depuis la 4<sup>e</sup> réunion du Comité Directeur, les progrès ont été appréciés dans la mise en œuvre du Programme de Travail du Plan à court terme (2015-2017). Néanmoins, le Comité Directeur a entre autres demandé au Secrétariat d'analyser, en priorité, les résultats du Programme Universel d'Audits de la Sécurité- Approche de Suivi Continue (USAP-CMA) et des rapports de mission des bureaux régionaux et de fournir un rapport cohérent des carences et des besoins des États en collaboration avec la CAFAC et d'autres parties prenantes.

1.2. Sur cette base, le secrétariat a mené une analyse en adoptant une méthodologie pour identifier les carences et les besoins communs des États AFI en utilisant les données de résultats de l'USAP telles qu'elles sont affichées sur le site Web sécurisé USAP OACI. En particulier, l'analyse a utilisé les informations contenues dans le Livret d'Analyse USAP-CMA des Résultats d'Audit, 7e édition 2017, couvrant les audits USAP du second cycle et USAP-CMA jusqu'au 31 décembre 2017. Les données mises à jour pour le Région AFI, au 25 mai 2018 ont également été utilisées. Les données des rapports de mission menées par les bureaux régionaux de WACAF et de l'ESAF ont fourni des informations supplémentaires dans l'analyse. *Le rapport détaillé de l'analyse est joint à ce Document de Travail en tant que Pièce jointe A.*

1.3. Dans les résultats USAP, le niveau de mise en œuvre effective des huit (8) Eléments Critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation est exprimé en pourcentage (%) des PQ Satisfaisants divisé par le total des PQ applicables. Lorsqu'elle est groupée par EC, elle fournit une indication de la capacité du système de supervision de la sûreté de l'aviation de l'État pour chaque EC et, par conséquent, de la moyenne globale des résultats d'EC (EI).

## 2. DISCUSSION

2.1 Le graphique suivant montre les résultats agrégés des audits USAP menés dans le monde entier et dans la région AFI dans le cadre du deuxième cycle et de l'USAP-CMA jusqu'au 25 mai 2018, indiquant le niveau de mise en œuvre effective (EI) des EC du système de supervision de la sûreté de l'aviation.



2.2 Le tableau ci-dessus reflète les résultats et donne une indication claire que les EC 4, 5, 6, 7 et 8 sont les plus faibles et ont un résultat moyen inférieur à la moyenne générale de

l'EI (72,20%). Dans la Région AFI, l'IE moyen des cinq EC les plus faibles est de 44,74%. Il est donc évident que les «**EC d'établissement**», c'est-à-dire EC 4 et 5, entrent dans la catégorie des dispositions moins pleinement et inefficacement établies au sein du système de supervision de la sûreté de l'aviation de l'État. À l'exception des résultats élevés dans les EC 1, 2 et 3 tant au niveau mondial que de la Région AFI.

2.3 Cependant, les “**EC de mise en œuvre**”, CE 6 à 8, suggèrent que les dispositions de l'Annexe 17 ne sont pas entièrement ou effectivement mises en œuvre dans le système de supervision de la sécurité de l'aviation de l'État dans la plupart des États AFI. Les faiblesses spécifiques notables comprennent les suivantes;

- a) Manque de la part des États de définir et d'établir clairement les qualifications du personnel et les critères de sélection des inspecteurs nationaux en sûreté de l'aviation et du personnel responsable de la mise en œuvre des contrôles de sécurité dans les zones d'opérations, par conséquent faibles capacités de supervision;
- b) Capacités de personnel très basses à la base de la fourniture inefficace de conseils techniques pour les activités de contrôle de la qualité et l'industrie;
- c) l'incapacité d'approuver les programmes de sécurité des aéroports, des exploitants d'aéronefs et d'autres exploitants;
- d) Carences de mise en œuvre des mesures sécuritaires dans les aéroports, cargo, etc.);
- e) Préoccupations Potentielles Significatives de sûreté (SSeC) dans la plupart des États AFI;
- f) Manque du cadre juridique en matière des dispositions sécuritaires des documents d'orientation nécessaires de l'Annexe 9, ATFCs, ATFPs, du système API, etc.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les carences communes et les besoins des États AFI conformément aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions relatives à la sécurité de l'Annexe 9 couvrent les EC 4 à 8. Il a été noté, bien que les EC 1 à 3 (“**une partie des EC d'établissement**”) ont des résultats relativement justes, la cause première des carences dans les EC 5 à 8 est due aux insuffisances de certains aspects des EC 1-3 et 5 et principalement à travers la EC 4. Par conséquent, pour remédier aux faiblesses «de mise en œuvre de **EC**» (6 à 8), il faut d'abord corriger les faiblesses dans les «**EC d'établissement**» (EC 1 à 5).

3.2 Il convient de noter que dans la région AFI, il existe des États dotés d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation très performant avec des résultats supérieurs à la moyenne mondiale et d'autres ayant des systèmes très faibles avec des causes profondes hétérogènes. Par conséquent, pour remédier aux carences communes, une approche fondée sur les “*besoins de l'État*” est proposée par opposition à la méthode d'aide “*universelle*”. Le Secrétariat propose une approche par projet pour remédier aux lacunes et aux besoins. À cet égard, *une liste détaillée des projets de remédiation proposés est jointe à ce Document de Travail en tant que pièce jointe B*

#### **4. ACTION DU COMITE DIRECTEUR**

4.1 Le Comité Directeur devra:

- a) Prendre note de l'information contenue dans le document et le rapport d'Analyse joint au document;
- b) Approuver l'approche / méthodologie '*basée sur les besoins de l'Etat*' et les projets proposés sous la pièce jointe en B, visant à combler les lacunes et les besoins communs identifiés dans l'analyse pour un remède spécifique et durable des EI faibles dans les États AFI ;
- c) Demander au Secrétariat, aux États, aux organisations internationales et aux partenaires d'assurer la coordination de la mise en œuvre des projets d'appui en utilisant '*l'approche des besoins de l'État*' ; et
- d) Encourager les États à systèmes de supervision AVSEC faibles à organiser des ententes bilatérales pour bénéficier du soutien des États dotés d'un solide système de supervision de la sûreté de l'aviation.

***-FIN-***

## **PIECE JOINTE A**

### **RAPPORT SUR L'ANALYSE DES RESULTATS DE L'USAP-CMA AFIN DE DETERMINER LES DOMAINES DES CARENCES ET DES BESOINS COMMUNS.**

#### **1.0 INFORMATIONS GENERALES**

##### **1.1 Genèse de l'analyse**

Ce rapport d'analyse suit le rapport de mise en œuvre du Plan AFI SECFAL présenté par le secrétariat lors de la 6ème réunion du Comité Directeur (SC), à Montréal en décembre 2017, couvrant la période de la 5ème réunion du Conseil du 24 mai 2017 à Gaborone, Botswana. Lors de l'examen du rapport, la réunion a apprécié les progrès significatifs réalisés dans la mise en œuvre du plan du Programme de Travail à court terme (2015-2017). Néanmoins, la réunion a, entre autres, demandé au Secrétariat d'analyser en priorité les résultats du Programme Universel d'Audits de la Sécurité - Approche de suivi continue (USAP-CMA) et des missions régionales et de fournir un rapport cohérent et approfondi sur l'état de carences des États en collaboration avec la CAFAC et d'autres parties prenantes.

##### **1.2 Méthodologie et sources des données de l'Analyse**

À la suite de la décision susmentionnée du Comité Directeur, le secrétariat a effectué une analyse dont les résultats figurent dans le présent rapport. L'analyse a adopté une méthodologie pour identifier les carences courantes des États AFI en utilisant les données de résultats USAP telles que publiées sur le site Web sécurisé USAP, par la Section des audits de sûreté de l'aviation (ASA), responsable de la mise en œuvre de l'USAP-CMA (ATB).

Le secrétariat a également utilisé les résultats des États individuels jusqu'à présent vérifiés dans le cadre de l'USAP-CMA depuis sa création en 2015 jusqu'en janvier 2018 et diverses données provenant des rapports de mission des Agents Régionaux dans les Bureaux régionaux de WACAF et de l'ESAF. Plus encore, le secrétariat a utilisé l'analyse USAP-CMA des résultats d'audit, 7ème édition 2017 également publiée sur le site Web sécurisé USAP, contenant l'analyse des résultats pour les audits conduits par ASA sous USAP 2ème cycle ou USAP-CMA, le cas échéant, jusqu'en décembre 2017.

#### **2.0 PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE LA SECURITE – CONCEPTE DE L'APPROCHE DE SUIVI CONTINUE (USAP-CMA)**

Les audits USAP-CMA adoptent une méthodologie utilisant des Questions de Protocole (PQ) couvrant tous les aspects de chaque Norme vérifiable de l'Annexe 17 ou Norme Relative à la Sécurité de l'Annexe 9, pour assurer leur évaluation complète. Chaque Question de Protocole porte un Élément Critique pertinent (EC), en tant qu'outil permettant de mesurer le statut du système efficace de supervision de la sécurité de l'État. C'est ce qui donne la base de la mise en œuvre efficace (IE) moyenne contenue dans les résultats USAP-CMA.

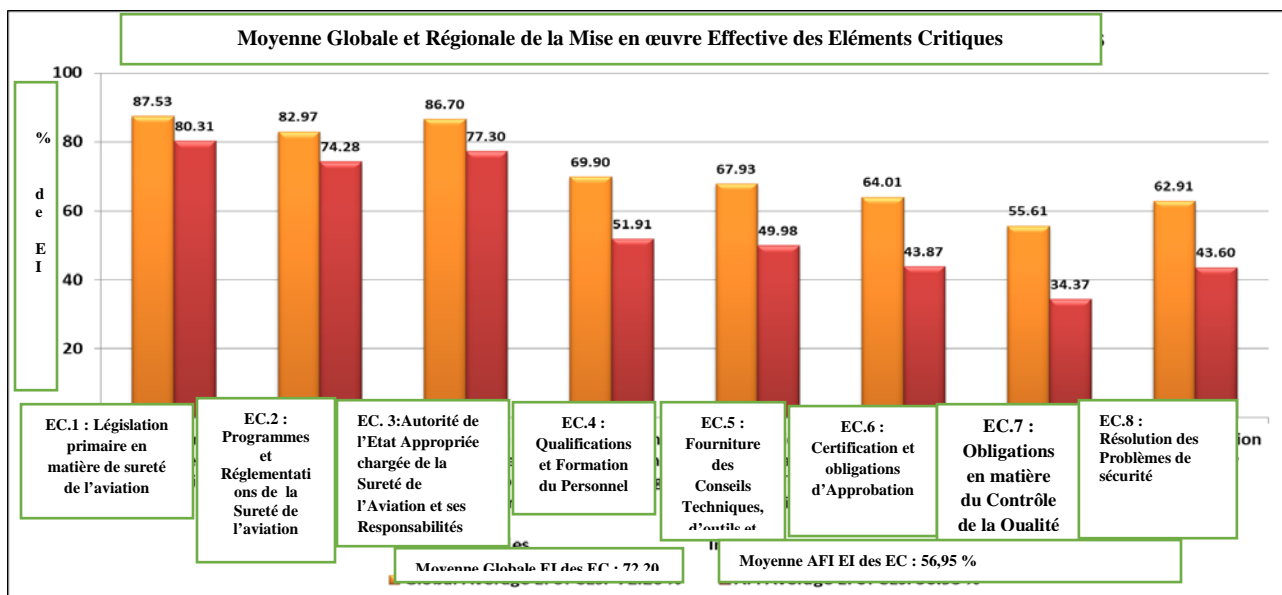
Deux indicateurs de performance clés sont utilisés dans le processus USAP-CMA, à savoir l'**Indicateur de Conformité**; le niveau de conformité de l'État aux normes de l'annexe 17 et aux normes de sécurité de l'annexe 9 et de l'**Indicateur de Supervision**; Le niveau de mise en œuvre par l'État des huit (8) Eléments Critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation. La mise en œuvre effective (EI) est exprimée en pourcentage (%) des PQ Satisfaisants par rapport aux PQ totaux applicables (satisfaisant ou non). Lorsqu'il est regroupé par EC, il fournit une indication de la capacité de supervision de la sûreté de l'aviation de l'État pour chaque EC et, par conséquent, la moyenne globale des résultats des EC.

**Les Indicateurs de Conformité** ne donnent qu'une image de la conformité indicative de l'État avec les normes de l'annexe 17 et les normes de sécurité de l'annexe 9 et sont obtenus à partir des normes EI des annexes 17 et des normes EI de sécurité de l'annexe 9.

### 3.0 RESULTATS AGREGES DE L'USAP GLOBALEMENT ET DANS LA REGION AFI JUSQU'AU 25 MAI 2018

Le graphique suivant montre les résultats agrégés des audits USAP menés globalement et dans la région AFI dans le cadre du deuxième cycle et de l'USAP-CMA jusqu'au 25 mai 2018, mesurant la mise en œuvre effective (EI) des EC du système de supervision de la sûreté aérienne d'un État. Le graphique comprend les données de l'USAP-CMA relatives uniquement aux audits pour lesquels le rapport d'audit avait déjà été finalisé avant le 25 mai 2018.

**Moyenne Globale EI des EC: 72,20% Vs Moyenne AFI EI des EC: 56,95%**



D'après les résultats; il est évident que la Région AFI reste la plus inférieure avec une moyenne de **56,95%**, en dessous de la moyenne globale de **72,20%**. Ce résultat est inférieur à tous les cibles définies de la manière suivante:

○ Windhoek	<b>-50% des Etats doivent atteindre la Moyenne Globale EC d'ici 2017</b> <b>-Tous les Etats doivent mettre en place les NCASCs, NATFCs, NCASP, QCP, TPs</b>
○ Plan AFI SEC FAL	35% des Etats doivent atteindre 65% <b>de la Moyenne EI des EC d'ici 2017</b>
○ GASeP	80% des Etats doivent atteindre 65% <b>de la Moyenne EI des EC d'ici 2020</b>
○ AFI/MID	Identique au GASeP

#### 4.0 POINTS SAILLANTS DES FAIBLESSES SPÉCIFIQUES IDENTIFIÉES DES NEUF DOMAINES DE VÉRIFICATION (AA) ET DES ÉLÉMENTS CRITIQUES FAIBLES RESPECTIFS (EC)

##### 4. AA.1 Cadre réglementaire et système national de sûreté de l'aviation civile(LEG);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
31%	Politiques et exigences nationales obsolètes en matière de sûreté de l'aviation conformément aux modifications actuellement apportées à l'annexe 17	2
56%	NCASP non conformes aux exigences de l'annexe 17	2
25%	Absence de mise en place et de mise en œuvre de procédures de diffusion des règlements, programmes, procédures de sûreté de l'aviation,	5
17%	Absence de pouvoirs légaux suffisants d'exécution par les inspecteurs nationaux de la sûreté de l'aviation	1
39%	Manque de méthodologie appropriée d'évaluation des risques à utiliser pour ajuster les éléments pertinents des mesures de sécurité établies dans le NCASP	5
43%	Personnel insuffisant pour accomplir toutes les activités de réglementation et de supervision de l'État	3
25%	Incapacité d'attirer et de retenir des inspecteurs qualifiés de la sûreté de l'aviation nationale pour gérer efficacement le système de supervision de la sûreté de l'aviation d'un État	3
47%	Absence de fonctionnement régulier du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile aux fins de la coordination des activités de sûreté de l'aviation	3

##### 4. AA.2. Formation du personnel de sûreté de l'aviation (TRG);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	CE
46%	Programme de formation inefficace pour les inspecteurs de la sûreté de l'aviation nationale.	4
40%	Insuffisance ou absence de programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile	5
40%	Absence de programmes de formation approuvés pour les entités ayant des responsabilités en matière de sûreté aérienne	6

<b>40%</b>	Absence de processus de supervision pour s'assurer que la formation est complétée comme il se doit	7
<b>43%</b>	Absence de mise en œuvre d'un contrôle efficace de la formation	7
<b>47 %</b>	Défaut de s'assurer que toutes les personnes qui effectuent des opérations de contrôle sont certifiées	6
<b>20%</b>	Absence de conditions établies pour la certification des instructeurs de sûreté aérienne	5
<b>36%</b>	Défaut de s'assurer que toutes les personnes qui exercent des activités d'instruction en sûreté aérienne sont certifiées	6

#### **4. AA.3. Fonctions du contrôle de la qualité (QCF);**

<b>% de</b>	<b>Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés</b>	<b>EC</b>
<b>28%</b>	Programme National du Contrôle de la Qualité de la Sécurité de l'Aviation Civile (NQCP)	2
<b>50%</b>	Absence de procédures, de formulaires, de listes de contrôle ou de protocoles détaillés pour mener des activités de contrôle de la qualité normalisées.	5
<b>56%</b>	Absence de méthodologie appropriée d'évaluation des risques utilisée pour déterminer les priorités et la fréquence des activités du NQC.	5
<b>47%</b>	Manque de mise en œuvre d'un calendrier annuel complet des différents types d'activités de contrôle de la qualité	7
<b>56%</b>	Impossibilité d'appliquer les activités NQC à toutes les entités concernées ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation	7
<b>38 %</b>	Surveillance inefficace de la supervision des mouvements de personnes et de véhicules à destination et en provenance des aéronefs	7
<b>38%</b>	Surveillance inefficace des contrôles de sécurité et de contrôle pour les personnes autres que les passagers, ainsi que les articles transportés, avant l'entrée en SRA	7
<b>39%</b>	Surveillance inefficace des contrôles de sécurité et des recherches des aéronefs d'origine	7
<b>35%</b>	Surveillance inefficace des mesures visant à s'assurer que les objets laissés par les passagers débarquant des vols de transit sont retirés de l'avion avant le départ de l'aéronef	7
<b>30%</b>	Surveillance inefficace du contrôle des passagers originaires et de leurs bagages de cabine	7
<b>35%</b>	Surveillance inefficace des mesures visant à garantir qu'un aéronef soumis à un contrôle de sécurité ou à une recherche est protégé contre toute intervention non autorisée	7
<b>43%</b>	Suivi inefficace de la mise en œuvre des procédures de rapprochement et d'autorisation des bagages en soute	7
<b>31%</b>	Surveillance inefficace des contrôles de sécurité pour le fret et le courrier, y compris le criblage à l'aide de la méthode ou méthodes appropriées	7
<b>47%</b>	Surveillance inefficace de la mise en œuvre de mesures de sûreté renforcées pour le fret et le courrier à risque élevé	7
<b>36%</b>	Surveillance inefficace des mesures visant à garantir que les marchandises et	7



	les fournitures introduites dans les SRA font l'objet de contrôles de sécurité appropriés	
<b>35%</b>	Un suivi inefficace des mesures visant à garantir que le fret et le courrier qui ont été confirmés et comptabilisés ont ensuite été émis avec un statut de sécurité	7
<b>46%</b>	Surveillance inefficace des tests de maintenance et de performance des équipements de contrôle de sécurité	7
<b>39%</b>	La mise en œuvre inefficace des procédures pour résoudre les lacunes identifiées par les activités de contrôle de la qualité.	8
<b>54%</b>	Absence d'un système robuste d'enregistrement des résultats des activités de contrôle de la qualité et de suivi des progrès pour s'assurer que des mesures correctives pour résoudre les préoccupations de la Sécurité sont mises en œuvre.	8
<b>47%</b>	Absence d'outils et de procédures efficaces établis et mis en œuvre pour la déclaration et l'analyse des résultats du contrôle de la qualité.	8
<b>32%</b>	Absence d'un système de signalement confidentiel établi pour l'analyse des renseignements sur la sécurité fournis par d'autres sources pour compléter le NQCP.	8

#### 4. AA.4. Opérations aéroportuaires (OPS);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
<b>43%</b>	Manque de mise en œuvre d'un processus visant à assurer que les ASP des aéroports desservant l'aviation civile satisfont aux exigences du NCASP de façon continue	6
<b>48%</b>	L'incapacité des ASP à répondre à toutes les exigences nationales pertinentes en matière de sûreté de l'aviation de manière suffisamment détaillée	6
<b>32%</b>	Défaut de s'assurer que tous les exploitants d'aéronefs fournissant des services des États et d'autres parties prenantes pertinentes au niveau de l'aéroport ont des exemplaires des sections pertinentes des ASP	7
<b>47%</b>	Manque de mise en œuvre des programmes internes de contrôle de la qualité	7
<b>32%</b>	Absence de mise en place ou de fonctionnement régulier des comités de sûreté de l'aéroport dans chaque aéroport desservant l'aviation civile.	3
<b>40 %</b>	Manque de ressources et d'installations de soutien nécessaires à la sûreté de l'aviation à l'aéroport, comme les ressources humaines et techniques	8
<b>58%</b>	Absence de mise en œuvre cohérente et efficace des mesures de contrôle de l'accès aux zones côté piste des aéroports	8
<b>50%</b>	Manque de mise en œuvre cohérente et efficace des procédures d'identification du personnel de l'aéroport et des systèmes de laissez-passer des véhicules	8
<b>44%</b>	Pas mise en place de paramètres de détection minimum, y compris les spécifications des pièces d'essai de performance, pour les équipements de contrôle de sécurité	5
<b>52%</b>	lacunes dans les contrôles de sécurité et de contrôle pour les personnes autres	8

que les passagers

#### 4. AA.5. Aéronefs et sécurité en vol (IFS);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
51%	Absence de mise en œuvre d'un processus visant à s'assurer que les exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers) ont établi et maintenu des AOSP	6
47%	Les AOSP approuvés ne traitent pas de manière suffisamment détaillée toutes les exigences nationales pertinentes en matière de sûreté de l'aviation applicables aux exploitants d'aéronefs	6
25%	Absence d'exigence claire dans la documentation nationale relative aux contrôles de sécurité des aéronefs ou aux recherches des aéronefs d'origine à effectuer sur la base d'une évaluation des risques pour la sécurité	2
40%	Absence de méthode d'évaluation des risques appropriée établie et / ou mise en œuvre pour déterminer si un contrôle de sécurité ou une fouille de l'aéronef d'origine est requis.	5
31%	Manque de mise en œuvre cohérente et efficace des procédures de contrôle de sécurité des aéronefs et de recherche des aéronefs originaires	8
24 %	Absence d'exigences pour le transport de passagers potentiellement perturbateurs	2
35%	Absence d'instructions et / ou de directives détaillées concernant le transport d'armes dans une zone de l'aéronef inaccessible aux passagers pendant le vol	5

#### 4. AA.6. Sécurité des passagers et des bagages (PAX);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
44%	L'absence de paramètres de détection minimum établis, les spécifications des pièces d'essai de performance, les équipements de contrôle de sécurité utilisés pour le criblage et l'entretien régulier et les tests de performance de ces équipements ne sont pas systématiquement et efficacement mis en œuvre	5, 8
40%	Absence de procédures suffisamment détaillées pour la fouille des passagers d'origine et leurs bagages de cabine par les entités aéroportuaires compétentes	6
34%	Impossibilité de s'assurer que les entités aéroportuaires compétentes ont élaboré des procédures suffisamment détaillées pour le contrôle des bagages en soute originaires	6
62%	Manque de mise en œuvre cohérente et efficace du contrôle des passagers originaires et de leurs bagages de cabine et de soute	8

#### 4. AA.7 Cargo, restauration et sécurité du courrier(CGO);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
25%	Absence d'instructions détaillées, de documents d'orientation ou de critères de performance pour l'application des contrôles de sûreté aux frets et au courrier	5

<b>40%</b>	Absence de paramètres de détection minimum établis, y compris les spécifications des pièces d'essai de performance, pour l'équipement de contrôle de sécurité, l'entretien régulier et les essais de performance	5, 8
<b>32%</b>	Absence de procédures détaillées pertinentes au niveau de l'aéroport pour l'application des contrôles de sécurité aux frets et au courrier, avant leur chargement dans un aéronef	6
<b>24%</b>	Manque de mise en œuvre uniforme et efficace des contrôles de sûreté, y compris le contrôle, dans la mesure du possible, du fret et du courrier avant leur chargement dans un aéronef	8
<b>30%</b>	Absence d'instructions détaillées, de documents d'orientation ou de critères de performance élaborés en ce qui concerne les méthodes appropriées de contrôle du fret et du courrier, en fonction de la nature de l'envoi	6
<b>38 %</b>	Défaut de s'assurer que les entités pertinentes au niveau de l'aéroport ont élaboré des procédures pour assurer la protection du fret et du courrier devant être transportés à bord d'un aéronef jusqu'au départ	6
<b>24%</b>	Absence de mise en œuvre cohérente et efficace des mesures de la protection des frets et du courrier soumis à des contrôles de sécurité ou autres contrôles de sécurité	8
<b>20%</b>	Absence de définition de ce qui constitue du fret ou du courrier à risque élevé et absence d'exigence établie pour que ces envois soient soumis à des mesures de sécurité renforcées	2
<b>35%</b>	Manque d'instructions détaillées, de documents d'orientation ou de critères de performance pour l'application de mesures de sûreté renforcées aux frets et au courrier à risque élevé	5
<b>44%</b>	Absence de procédures pour l'application de mesures de sûreté renforcées aux frets et au courrier à risque élevé par les entités aéroportuaires compétentes	6
<b>31%</b>	Manque de mise en œuvre cohérente et efficace de mesures de sûreté renforcées pour atténuer de façon appropriée les menaces associées au fret et au courrier à risque élevé	8
<b>32%</b>	Absence de lignes directrices établies pour la déclaration de sécurité de l'envoi	5
<b>36%</b>	Absence de mise en œuvre de mesures garantissant que la déclaration de sécurité de l'envoi est délivrée	8
<b>27%</b>	Absence de procédures appropriées élaborées par les entités responsables de l'application de contrôles de sécurité à la restauration, aux magasins et aux fournitures, et pour leur protection jusqu'à leur chargement dans l'aéronef	6

### 3. AA.8. Réponse aux actes d'ingérence illégale (AUI);

% de	Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés	EC
<b>38%</b>	Plans d'urgence d'aéroports (ACP) insuffisants pour traiter les mesures d'urgence de manière suffisamment détaillée pour assurer la gestion appropriée des réponses aux actes d'ingérence illégale	6

<b>21%</b>	Absence d'exigence établie pour la réalisation d'exercices visant à tester régulièrement les ACP	2
<b>46%</b>	Incapacité de s'assurer que des exercices pour tester les ACP sont régulièrement effectués.	7
<b>22%</b>	Absence d'exigences établies pour effectuer des évaluations à la suite d'un exercice visant à déterminer les lacunes et remédier aux faiblesses des mécanismes d'intervention	2
<b>28%</b>	Défaut de mener des évaluations à la suite d'un exercice visant à identifier les lacunes et remédier aux faiblesses des mécanismes d'intervention	8
<b>24 %</b>	Ressources inadéquates disponibles pour soutenir les ACP	3
<b>39%</b>	Défaut de veiller à ce que le personnel chargé de répondre aux actes d'ingérence illégale reçoive une formation régulière dans l'environnement aéroportuaire	4
<b>34%</b>	Absence de procédures de notification établies et de temps de réponse minimum pour les entités chargées de fournir une réponse spécialisée à un acte d'ingérence illégale	5
<b>38%</b>	Absence de mise en œuvre d'un processus visant à garantir que les prestataires de services du trafic aérien opérant dans les territoires des États ont établi des dispositions de sécurité appropriées pour satisfaire aux exigences du NCASP	6

#### **4. AA.9. Aspects de la facilitation de la sécurité (FAL).**

<b>% de</b>	<b>Carences Particulières/Spécifiques Identifiées et Etas EC respectifs Affectés</b>	<b>EC</b>
<b>44%</b>	Absence de Programme National de Facilitation du Transport Aérien fondé sur la Convention de Chicago et son annexe 9	2
<b>50%</b>	Absence du Comité National de Facilitation du Transport Aérien et / ou des Comités de Facilitation des Aéroports établis	3
<b>16%</b>	Absence de lignes directrices pour la communication d'informations sur les documents de voyage volés, perdus ou révoqués à INTERPOL	5
<b>30%</b>	Absence de mesures et de procédures appropriées pour aider les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin de prévenir la fraude et les abus	5
<b>60%</b>	Absence d'introduction d'un système d'information sophistiqué sur les voyageurs dans le cadre de leur législation nationale	2

## 5.0 ANALYSE DES CAUSES PROBABLES DES ZONES FAIBLES ET DES BESOINS TELS QU'INDIQUÉS DANS LES RAPPORTS DE MISSION DES BUREAUX RÉGIONAUX ET RÉSULTATS USAP-CMA

La réflexion sur les résultats des sources mentionnées ci-dessus donne une indication claire que les EC 4, 5, 6, 7 et 8 sont les plus faibles et ont un résultat moyen inférieur à la moyenne globale de l'EI (72,20%). Dans la Région AFI, l'EI moyen des cinq EC les plus faibles est de 46,07%. Cela suggère qu'une partie des '**EC d'établissement**', c'est-à-dire 4 et 5, relève de la catégorie des dispositions moins pleinement et inefficacement établies au sein du système de supervision de la sûreté de l'aviation, à l'exception des EC 1, 2 et 3.

Cependant, les '**EC de mise en œuvre**', EC 6 à 8, suggèrent que les dispositions de l'Annexe 17 ne sont pas entièrement ou effectivement mises en œuvre dans le système de supervision de la sûreté de l'aviation de l'État dans la plupart des États.

Comme indiqué dans les tableaux ci-dessus, l'incapacité des États à définir et établir clairement les qualifications du personnel et les critères de sélection des inspecteurs (46%) et le personnel responsable de la mise en œuvre des contrôles de sécurité dans les zones opérationnelles (40%), entraîne une dotation en personnel qui manque de connaissances et d'expérience minimales à la supervision de la sûreté aérienne et aux fonctions opérationnelles. La capacité au niveau de la réglementation dans l'État est la pierre angulaire de la mise en œuvre des politiques établies aux termes des EC 1, 2 et 3 qui montrent des résultats relativement justes.

Cela affecte la fourniture de conseils techniques pour les activités de contrôle de qualité (50%) et pour l'industrie (56%), une obligation CAA sous EC 5. Par conséquent, la mise en œuvre normalisée des politiques établies sous EC 2 échoue en raison du manque de critères requis liés aux systèmes de certification et lacunes dans les processus d'approbation en vertu d'EC 6, et les fonctions nationales de contrôle de la qualité en vertu d'EC 7.

D'après l'analyse, 50% et 56% des États n'ont pas approuvé les programmes de sûreté des aéroports et des exploitants d'aéronefs, respectivement. 56% des États ont été jugés incapables de mener des activités nationales de contrôle de la qualité pour couvrir toutes les entités concernées ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation.

La mise en œuvre inefficace des EC 4, 5, 6 et 7 a une incidence directe sur les lacunes opérationnelles dans la mise en œuvre des mesures de sécurité 4 (Opérations aéroportuaires) 5 (Protection des aéronefs et sécurité en vol, 6 (Sécurité des passagers et des bagages, et 7 (Fret et sécurité du courrier.

Les lacunes dans ces domaines, qui sont plus opérationnelles, attirent d'importantes préoccupations en matière de sécurité (SSeC). Selon l'analyse, alors que 52% des États avaient des procédures de contrôle inefficaces pour les personnes autres que les passagers ayant accès aux SRA, 62% des États n'avaient pas de procédures de contrôle efficaces pour les passagers et les bagages.

En ce qui concerne les aspects de sécurité de la facilitation (domaine d'audit 9), la plupart des États (40%) n'ont pas établi de cadre juridique pour les dispositions de sécurité de l'annexe 9, ce qui est à la base du manque des documents d'orientation nécessaires (50%) et de mise en place ATFC et ATFP. L'absence d'introduction et de mise en œuvre du système API représente 60% des États du monde.

## 6.0 DESCRIPTION DES DÉFICIENCES, DE LA RAISON ET DES MESURES CORRECTIVES PROPOSÉES

### *EC-1 La législation essentielle sur la sécurité de l'aviation; EC-2. Les programmes et les règlements de sécurité de l'aviation; et EC-3. L'Autorité compétente de l'État en matière de sécurité de l'aviation et ses responsabilités*

Description	Le caractère obsolète ou déficient des politiques nationales en matière de sécurité aérienne (l'essentiel et l'accessoire en matière de législation) et les exigences compatibles avec les modifications actuelles de l'annexe 17 telles que l'insuffisance des pouvoirs à la fois exécutif ou judiciaire à l'égard des inspecteurs nationaux chargés de la sécurité de l'aviation, la déficience des NCASP, l'ambiguïté en matière de désignation ou d'attribution des responsabilités aux entités de l'État ainsi que le caractère moins fonctionnel des Comités Nationaux ayant en charge la Sécurité de l'Aviation Civile (NCASC) et du Comité de Sécurité Aéroportuaire (ASC)
Cause principale	Faible capacité (personnel de la CAA) en termes d'acquisition de connaissances, de qualifications et de niveaux de dotation en personnel. Cette carence nuit à la productivité des États eu égard à la garantie de la mise à jour des politiques nationales de sécurité de l'aviation, du point de vue de la qualité et de différents détails pertinents pour les SARP de l'OACI et d'autres exigences internationales.
Mesures correctives/ Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organisation d'Ateliers et de cours proportionnels (en faveur des États identifiés):</b> cours pour les inspecteurs, QC, gestion des risques et ateliers du NCASP</li> <li>• <b>Configuration du système national de surveillance AVSEC.</b> Missions d'assistance en vue de la mise en place d'un système de supervision AVSEC cohérent et d'une domestication appropriée des SARP de l'OACI (quelques États)</li> </ul>

### **EC-4. Qualifications et formation du personnel**

Description	Absence de politique, d'établissement et de mise en œuvre des exigences minimales de niveau d'acquisition de connaissances et d'expérience pour le personnel de supervision en matière de sécurité aérienne et de technique et pour le personnel de mise en œuvre des contrôles de sécurité au niveau des opérateurs, en vue de considérer le manque de formation appropriée dans le maintien et l'amélioration de leurs compétences au niveau souhaité
Cause principale	L'incapacité d'établir des programmes nationaux détaillés de formation en matière de sécurité de l'aviation civile (NCASTP) disposant de détails

et d'orientations appropriés et l'absence de programmes de formation homologuée de sécurité des opérateurs répondant aux exigences du NCASTP pourraient être transmises aux programmes de formation des parties prenantes pour leur mise en œuvre. Cette approche pourrait être supervisée par un personnel qualifié de l'organisme de réglementation de l'État.

Mesures correctives / Projets

- **Organisation d'Ateliers proportionnés (dans les États identifiés) pour l'élaboration des programmes NCASTP et de programmes de formation des opérateurs conformes aux SARP de l'Annexe 17 de l'OACI**
- **Cours d'Instructeurs AVSEC** visant à s'équiper de la capacité interne des Etats pour mener localement différentes formations (abinitio et OJT) de leur personnel.
- **Organisation d'Ateliers sur les systèmes de certification AVSEC** pour permettre aux États identifiés d'être en mesure d'établir des systèmes de certification en faveur des examinateurs et des instructeurs en vue de la satisfaction des exigences des normes STD 3.1.7 et 3.4.3.

***EC-5. Fourniture de conseils techniques, d'outils et d'informations critiques pour la sécurité et EC-6. Obligations de certification et d'approbation***

Description Absence et manque d'élaborer et de publier le matériel d'orientation technique, de renseignements critiques de sécurité (y compris les processus et les procédures), d'outils et de mise en œuvre de processus et de procédures en vue de permettre à la fois au personnel de surveillance et aux organismes menant les activités de sécurité aérienne de répondre aux exigences établies (telles que l'élaboration de programmes détaillés en matière de sécurité de l'opérateur, de systèmes de certification et d'approbation des programmes de sécurité de l'opérateur.

Cause principale Incapacité de l'État (personnel CAA) à élaborer des procédures et des lignes directrices à l'usage du personnel de contrôle / supervision de la qualité et des parties prenantes / opérateurs de l'industrie en matière de mise en œuvre des politiques et des exigences nationales AVSEC de façon standardisée.

Mesures correctives/ Projets

- **Organisation d'ateliers et de cours proportionnés (dans des États identifiés):** Contrôle de la qualité, Programme national de sécurité de l'aviation civile, Programme de sécurité aéroportuaire, Ateliers de gestion de crise)
- **Organisation de missions d'assistance proportionnée pour l'élaboration de matériel d'orientation technique, d'outils, de listes de contrôle, de SOP et de modèles.**

***EC-7. Obligations de contrôle de qualité et EC-8. Résolution des problèmes en matière de sécurité***

Description Incapacité de surveiller et d'assurer une mise en œuvre cohérente et efficace des exigences nationales AVSEC de l'Annexe 17 /.

	Manque d'assurer systématiquement la résolution des lacunes identifiées ayant un impact sur la sécurité de l'aviation.
Cause principale	Capacité et connaissances limitées pour mener de manière efficace et normalisée différents types d'activités de surveillance (vérifications, inspections, enquêtes et essais) de toutes les mesures de sécurité mises en œuvre par les parties prenantes / exploitants. Absence de listes de contrôle détaillées pour les fonctions de supervision couvrant tous les différents types d'oubli et de mesures de sécurité
Mesures correctives/ Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Renforcement des capacités des inspecteurs chargés de la sécurité aérienne nationale grâce à des formations proportionnées</b> (cours des inspecteurs, QC, gestion des risques et ateliers du NCASP)</li> <li>• <b>Organisation des missions d'assistance sur proportionnelle pour l'élaboration de documents d'orientation technique, d'outils, de listes de contrôle, de devoirs et de modèles.</b></li> </ul>
<b>Annexe 9 (Facilitation) - Dispositions relatives à la sécurité EC 2, 3 et 5</b>	
Description	Absence de NATFPs, d'AFCs, de NATFCs, de systèmes API, de cadre juridique et d'autres éléments indicatifs établis conformément à la Convention de Chicago et à l'annexe 9 de celle-ci
Cause principale	Incapacité d'établir ou d'incorporer les dispositions de sécurité de l'annexe 9 conduisant à l'échec de la mise en place des mécanismes, programmes et systèmes de coordination respectifs (NATFCs, API et NATFPs)
Mesures correctives / Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Renforcement des capacités (Programme de formation proportionnée aux dispositions de sécurité de l'Annexe 9</b></li> <li>• <b>Formations / Ateliers spécialisés</b> en matière de (Contrôle aux frontières, Stratégie TRIP, PKD, PNR, API, MRTD)</li> <li>• <b>Missions d'assistance proportionnée</b> pour l'établissement d'un cadre législatif pour les dispositions relatives à la sécurité de l'Annexe 9 et des documents <b>d'orientation technique, des outils, des listes de contrôle, des échelons et des modèles</b> connexes</li> </ul>

## 7.0 CONCLUSION

Le résultat de cette analyse visant à déterminer les lacunes et les besoins communs des États AFI en matière de respect des SARP de l'Annexe 17 et des Normes relatives à la sécurité de l'Annexe 9 a clairement révélé qu'il existe bel et bien des inconvénients dans la majorité des États en vertu des EC 4 à 8.

Néanmoins, bien que les EC 1 à 3 semblent contenir des notes relativement justes, certains États accusent encore des faiblesses dans ces EC et qui affectent le reste. La cause principale des faiblesses de l'État reste diversifiée, ce qui suggère qu'une approche fondée sur les besoins de l'État pour y remédier serait la plus appropriée. Il a également été constaté que le personnel de l'organisme de réglementation de l'État disposant de qualifications, des compétences et ayant acquis des connaissances nécessaires pour doter des capacités nécessaires le personnel en vue d'élaborer des politiques adéquates, du matériel d'orientation et une mise en œuvre efficace des obligations de contrôle de qualité.



Il est recommandé que les États s'efforcent d'assurer une sélection et une rétention adéquates du personnel ayant un minimum d'expérience et de connaissances pour mener à bien la mise en œuvre des SARP. Des projets de formation et d'assistance adaptés aux faiblesses spécifiques devraient compléter les efforts déployés par les États pour remédier aux faiblesses.

## ANNEXE B

### PROJETS PROPOSÉS

---

#### Project 1

**Amélioration de la législation essentielle sur la sécurité de l'aviation, des programmes et des règlements de sécurité de l'aviation; et Autorité compétente de l'État pour la sécurité de l'aviation et ses responsabilités**

**Descriptif du projet** Élaborer ou mettre à jour les politiques nationales de sécurité aérienne (lois fondamentales et accessoires) et les exigences compatibles avec les amendements actuels à l'annexe 17 pour inclure des pouvoirs légaux suffisants pour les inspecteurs de la sécurité de l'aviation, les NCASP détaillés, la désignation claire ou la répartition des responsabilités. veiller à ce que les comités nationaux de sécurité de l'aviation civile (NCASC) et les comités de sécurité de l'aéroport (ASC) soient fonctionnels

**Résultats du projet** a) Familiariser les cadres supérieurs ou intermédiaires au sein de l'autorité compétente de l'État, qui sont responsables du développement, de la mise en œuvre et de la maintenance du NCASP avec les exigences applicables aux lois sur la sécurité aérienne fondamentale et accessoire et leur permettre de rédiger et réviser un tel programme en vue de mettre à jour la législation.

b) Fournir du personnel de gestion de la sécurité de l'aviation dans l'État (*les personnes directement impliquées dans l'évaluation ou la gestion des menaces, vulnérabilités et / ou risques au nom de leur État, y compris mais pas exclusivement les autorités compétentes ayant mission d'assurer la sécurité de l'aviation, dont la police nationale, les services de renseignements, ou, les aéroports, les compagnies aériennes et différentes parties prenantes en matière de sécurité de l'aviation*), ayant la possibilité d'évaluer les risques à travers l'identification et l'évaluation des menaces, des conséquences et des vulnérabilités. Exposer les participants aux documents d'orientation incorporés dans l'énoncé de contexte mondial des risques de l'OACI et fournir les compétences nécessaires pour appliquer la méthodologie de gestion des risques lors de la détermination du niveau approprié de mesures de sécurité à mettre en œuvre

c) Accorder au personnel chargé de la gestion de sécurité aérienne (*cadres supérieurs ou intermédiaires, la responsabilité du développement, de l'approbation et / ou de la mise en œuvre des activités de contrôle de la qualité*) les connaissances et les compétences nécessaires pour élaborer des mesures efficaces de contrôle de la qualité. Le Programme de contrôle de la qualité dans le cadre de la sécurité aérienne (PNCQ), intervient dans l'élaboration de la documentation, de la méthodologie de mise en œuvre, ainsi que du maintien de la surveillance appropriée et des procédures internes d'assurance de la qualité

---

<b>Activités du projet</b>	<b>Réaliser dans l'état identifié, les ateliers / activités suivants;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Atelier du Programme national de sécurité de l'aviation civile (NCASP)</b></li><li>• <b>Atelier sur le programme national de contrôle de la qualité dans le cadre de la sécurité de l'aviation civile (NCASQCP)</b></li><li>• <b>Atelier de gestion des risques</b></li><li>• <b>Configuration du système national de surveillance AVSEC</b> (Missions d'assistance pour la mise en place d'un système de supervision AVSEC solide et d'une domestication appropriée des SARP de l'OACI)</li></ul>
----------------------------	---

*Project 2*

**Renforcement des capacités opérationnelles - Amélioration en matière de qualifications et de formation du personnel**

<b>Description du projet</b>	Établissement et mise en œuvre des exigences minimales de connaissances et d'expérience pour le personnel de supervision de la sécurité aérienne et technique et pour la mise en œuvre des contrôles de sécurité au niveau des opérateurs, afin d'assurer une formation appropriée au niveau souhaité
------------------------------	---

<b>Résultat du projet</b>	<p>a) Familiariser les États (<i>cadres supérieurs ou intermédiaires jouant un rôle en matière de développement, de mise en œuvre et / ou de supervision du NCASTP</i>) disposant de principes généraux d'un programme national de formation en matière de sécurité (NCASTP). Ce projet dotera les participants des connaissances et des compétences nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre un Programme NCASTP qui répond aux exigences de la formation, y compris la certification selon le programme national de l'aviation civile. Le personnel aura l'occasion d'élaborer un Programme NCASTP en se servant du modèle de l'OACI</p> <p>b) Renforcer les capacités internes de formation en fournissant du personnel impliqué dans le développement, la gestion et / ou l'instruction du matériel de formation connexe au programme de formation en matière de sécurité de l'aviation civile, disposant des connaissances sur l'application générale des principes de formation, bien sûr du matériel pour harmoniser les objectifs du cours avec les exigences locales et nationales.</p> <p>c) Familiariser le personnel AVSEC (responsables du développement, de la mise en œuvre et / ou de la supervision des systèmes de certification AVSEC) avec les principes généraux de développement, de mise en œuvre et de maintenance des systèmes de certification de sécurité aérienne, en accordant une certification nationale des inspecteurs de la sécurité de l'aviation. Également exposer les participants aux documents d'orientation incorporés dans le Manuel de sécurité aérienne (Doc 8973 - restreint) et donner</p>
---------------------------	--

l'occasion de concevoir des exemples de programmes pouvant servir de base pour développer des systèmes de certification spécifiques et / ou être incorporés dans des systèmes existants.

<b>Activités du Project</b>	<b>Après des États identifiés / évalués</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ateliers/ Séminaires de sensibilisation et de familiarisation pour les gestionnaires</b></li><li>• <b>Cours des inspecteurs de la sécurité de l'aviation nationale</b></li><li>• <b>Cours d'instructeurs AVSEC</b></li><li>• <b>Atelier national sur le programme de formation à la sécurité de l'aviation civile (NCASTP)</b></li><li>• <b>Atelier sur les systèmes de certification de la sécurité aérienne</b></li></ul>
-----------------------------	--

### Project 3

**Élaboration d'orientations techniques, d'outils et d'informations critiques pour la sécurité afin d'améliorer les capacités des États en matière de certification et d'approbation.**

<b>Description du projet</b>	Mettre en place la disponibilité et pourvoir du matériel d'orientation technique, des informations essentielles à la sécurité (y compris les processus et procédures), des outils et la mise en œuvre des processus et des procédures destinés à la fois à la réglementation / et à la surveillance et au niveau des exploitants en vue de superviser le personnel et les mécanismes qui mènent les activités de sécurité de l'aviation à répondre aux exigences établies, y compris l'élaboration de programmes détaillés de sécurité de l'exploitant, de systèmes de certification et d'approbation des programmes de sécurité de l'exploitant.
------------------------------	---

<b>Résultats du Projet</b>	<p>a) Doter au personnel de gestion de la sécurité aérienne (<i>cadres supérieurs ou intermédiaires la responsabilité du développement, de l'approbation et / ou de la mise en œuvre des activités de contrôle de la qualité</i>) des connaissances et des compétences nécessaires pour élaborer des mesures efficaces de contrôle de la qualité dans le contexte du Programme de contrôle de la qualité en matière de sécurité aérienne (PNCQ), appuyer l'élaboration de la documentation, la méthodologie de mise en œuvre, et le maintien de la surveillance appropriée et des procédures internes d'assurance de la qualité</p> <p>b) Familiariser le personnel de niveau cadre supérieur ou moyen au sein de l'autorité compétente de l'État responsable du contrôle, de la rédaction, de l'examen, de la mise à jour et / ou de la mise en œuvre du</p>
----------------------------	---

NCASP avec les exigences du NCASP et leur permettre de rédiger et réviser un tel programme.

c) Familiariser (*le personnel de gestion de niveau cadre supérieur ou moyen avec l'autorité compétente de l'État responsable du contrôle, de la rédaction, de l'approbation, de la mise à jour et/ou de la mise en œuvre des Programmes ASP*) conformément aux exigences des Programmes de sécurité aéroportuaire (ASP), du fret et du courrier et leur permettent de rédiger et d'examiner ces programmes. Ceci sera précédé de l'atelier du NCASP.

<b>Activités du projet</b>	<b>Auprès des États identifiés / évalués organiser les ateliers et l'assistance suivants:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Atelier sur le programme national de sécurité de l'aviation civile (NCASP)</b></li><li>• <b>Atelier sur le programme national de contrôle de la qualité de la sécurité de l'aviation civile (PNCQ)</b></li><li>• <b>Atelier sur le programme de sécurité aéroportuaire (ASP)</b></li><li>• <b>Cours sur la sécurité du fret et du courrier</b></li><li>• <b>Fournir des modèles et une assistance proportionnés pour l'élaboration de matériel et d'outils d'orientation technique.</b></li></ul>
----------------------------	--

#### *Projet 4*

### **Renforcement des obligations de contrôle de la qualité des États et résolution des problèmes de sécurité**

<b>Description du projet</b>	Faciliter la mise en œuvre des contrôles pour la conformité de toutes les exigences et procédures établies en matière de sécurité aérienne et assurer ou surveiller de manière cohérente et efficace la mise en œuvre des exigences AVSEC nationales et veiller à la résolution des lacunes identifiées affectant la sécurité aérienne.
------------------------------	---

<b>Résultats du projet</b>	<p>a) Doter au personnel de sécurité aérienne des connaissances théoriques et pratiques des audits, inspections et essais dans le cadre d'un système national de contrôle de la qualité et leur permettre de planifier, coordonner et appliquer des mesures de contrôle de la qualité en se servant de l'Annexe 17 et de la méthodologie de l'OACI conformément aux programmes de sécurité de l'opérateur.</p> <p>b) Familiariser le personnel de gestion de niveau cadres supérieurs ou moyens auprès de l'autorité compétente de l'État qui sont responsables du contrôle, de la rédaction, de l'examen, de la</p>
----------------------------	--

---

mise à jour et / ou de la mise en œuvre du NCASP en observant les exigences du NCASP et leur permettre de rédiger et réviser un tel programme.

- c) Doter au personnel de gestion de la sécurité aérienne (niveau cadre ou cadre moyen chargé du développement, de l'approbation et / ou de la mise en œuvre des activités de contrôle qualité) des connaissances et des compétences nécessaires pour élaborer des mesures efficaces de contrôle en matière de sécurité aérienne en vertu du contexte du Programme de contrôle de la qualité de la sécurité aérienne (PNCQ), assister dans l'élaboration de la documentation, la méthodologie de mise en œuvre, et le maintien de la surveillance appropriée et des procédures internes d'assurance de la qualité.
- d) Fournir un personnel de gestion de la sécurité de l'aviation dans l'État (*les personnes directement impliquées dans l'évaluation ou la gestion des menaces, des vulnérabilités et / ou risques au nom de leur État en vue d'impliquer sans contrainte l'autorité compétente en matière de sécurité de l'aviation civile, la police nationale, les services de renseignements, ou les aéroports, les compagnies aériennes et autres parties prenantes de la sécurité de l'aviation*) ayant la possibilité d'évaluer les risques à travers l'identification et l'évaluation des menaces, des conséquences et des vulnérabilités. Exposer les participants aux documents d'orientation incorporés dans l'énoncé de contexte mondial des risques de l'OACI et fournir les compétences nécessaires pour appliquer la méthodologie de gestion des risques lors de la détermination du niveau approprié de mesures de sécurité à mettre en œuvre

**Activités du projet**

- **Cours des inspecteurs nationaux**
- **Atelier sur le programme national de contrôle de la qualité de la sécurité de l'aviation civile (PNCQ)**
- **Atelier sur la gestion des risques**
- **Séminaire sur la résolution des problèmes de sécurité**

**Projet 5**

**Amélioration de la mise en œuvre des programmes nationaux de facilitation du transport aérien et de la stratégie TRIP de l'OACI**

---

<b>Description du projet</b>	Permettre aux États d'établir et de mettre en œuvre les stratégies NATFPs, NATFCs, AFCs, systèmes API, la Stratégie TRIP de l'OACI, le cadre juridique de l'Annexe 9 et d'autres documents d'orientation conformément à la Convention de Chicago et à son Annexe 9.
------------------------------	---

### **Résultats du Projet**

- Doter le personnel des connaissances nécessaires pour établir ou incorporer les dispositions de sécurité de l'Annexe 9 conduisant à l'échec de la mise en place des organes de coordination respective des programmes et des systèmes (NATFCs, Stratégie TRIP de l'OACI, API et NATFPs)
- Sensibilisation sur les NATFPs et les NATFCs
- Disponibilité des STP pour la fourniture de la sécurité de l'annexe 9.

### **Activités du projet**

- Élaboration d'un programme de formation proportionnée aux dispositions de sécurité de l'Annexe 9 en collaboration avec les ASTC
- Mener des formations / ateliers spécialisés pour (Contrôle aux frontières, Stratégie TRIP, PKD, PNR, API, MRTDs)
- Organiser des missions d'assistance proportionnée en vue d'établir un cadre législatif conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'annexe 9, y compris la fourniture de modèles de documents d'orientation technique, d'outils, de listes de contrôle et de plans d'action.