



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### PROPOSITION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE MATRICES AFIN DE DÉTERMINER LA PRIORITÉ ET LA FRÉQUENCE DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE DE L'ÉTAT

(Note présentée par la République dominicaine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne la nécessité de créer un modèle de matrice afin d'établir la priorité et la fréquence des activités de surveillance de l'État pour la sûreté de l'aviation. Ces matrices serviront à identifier les mécanismes et les méthodologies pour la vérification ordonnée et systématique de la conformité, et à assurer une mise en œuvre efficace du programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à créer un modèle de matrice pour la surveillance de la sûreté de l'aviation que les États pourraient utiliser pour déterminer les priorités et la fréquence de leurs activités respectives de surveillance de la sûreté de l'aviation civile.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et Facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Doc 8973 — <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> Doc 9807 — <i>Manuel du Programme universel d'audits de sûreté — Surveillance continue</i> Doc 10047 — <i>Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation</i> <i>Initiative Aucun pays laissé de côté</i> Doc 10118 — <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i>

<sup>1</sup> Versions anglaise et espagnole fournies par la République dominicaine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Pour assurer la normalisation du système de surveillance de la sûreté de l'aviation, les autorités gouvernementales responsables de la sûreté doivent établir et appliquer des méthodologies de planification et de programmation appropriées, afin de permettre la surveillance systématique des nombreux organismes qui constituent une structure donnée de sûreté de l'aviation. Ces organismes incluent entre autres les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATSP), les autorités d'application de la loi et les fournisseurs de services de sûreté.

1.2 La proposition soumise a pour objet principal de collaborer avec d'autres États pour établir un mécanisme approprié de maintien et de surveillance des systèmes de sûreté de l'aviation, de façon efficace et efficiente, afin de donner aux États une idée du niveau de conformité au titre des programmes nationaux de sûreté de l'aviation et leur permettre de prioriser les ressources pour la surveillance, compte tenu des évaluations de risques.

1.3 Un tel outil aiderait les États à diriger des ressources vers les domaines qui en ont le plus besoin dans les systèmes de sûreté de l'aviation, et offrirait une méthode systématique et ordonnée pour déterminer rapidement la priorité et la fréquence des activités de surveillance. Le mécanisme permettrait également aux États de prendre des mesures préventives ou correctives en réponse à toutes défaillances détectées.

## 2. ANALYSE

2.1 La norme 3.4.5 de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que « Chaque État contractant veillera à ce que la mise en œuvre des mesures de sûreté fasse régulièrement l'objet d'une vérification de conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile. Les priorités et la fréquence des vérifications seront déterminées sur la base d'une évaluation du risque effectuée par l'autorité concernée. »

2.2 La norme 3.4.6 indique que « Chaque État contractant veillera à ce que des audits, des tests, des enquêtes et des inspections de sûreté soient réalisés sur une base régulière afin de vérifier la conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile et de permettre la correction rapide et efficace de toute carence identifiée. »

2.3 Afin d'appuyer la conformité effective à ces normes, les États pourraient établir un mécanisme ou un outil pour les aider à planifier et à programmer des activités de surveillance de leur système de sûreté de l'aviation et à superviser systématiquement les organismes responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté requises, en fonction des priorités établies. Un document-cadre guiderait les États dans l'établissement de modèle de matrice contenant tous les paramètres requis par l'OACI.

2.4 L'outil aiderait également les États à déterminer plus rapidement les priorités et la fréquence des activités de surveillance pour tous les organismes du système de sûreté de l'aviation, et de diriger les ressources pour la surveillance, compte tenu des évaluations de risques.

2.5 Grâce à la matrice, les États peuvent optimiser leurs efforts et leurs ressources de surveillance de la sûreté de l'aviation en basant leurs décisions sur les priorités établies par l'autorité compétente. Ils peuvent ainsi concentrer les efforts sur les aéroports et les services qui demandent le plus d'attention. Chaque État applique différentes méthodes pour déterminer la fréquence des activités de

surveillance, selon leurs propres critères et procédures. Par contre, la principale organisation ne dispose pas d'indications détaillées pour aider les États à préparer une matrice permettant d'améliorer et de normaliser les processus de surveillance. C'est pourquoi nous demandons instamment que cette proposition soit incorporée dans le Doc 8973, *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI, aux fins de la normalisation de ces procédures.

2.6 La matrice pourrait être constituée au minimum des éléments ci-après :

- Mesures de sûreté spécifiques pour les vols à risques élevés ou en état d'alerte élevé en raison de menaces ;
- Capacité de réaction contre les actes d'intervention illicite ;
- Performance des agents responsables des contrôles de sûreté ;
- Besoins d'acquisition de matériel de sûreté ;
- Condition des matériels de sûreté existants ;
- Rapports sur les menaces et l'évaluation des risques des services résidents ;
- Volume des flots de passagers ;
- Fréquence et volume des opérations aériennes ;
- Volume de la poste et du fret et des opérations de soutien ;
- Conclusions des activités de contrôle de la qualité AVSEC ;
- Registre de conformité aux règlements nationaux de la part des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, ainsi que de tout autre organisme sujet au contrôle de la qualité AVSEC ;
- Besoins nouveaux et émergents de la sûreté de l'aviation ;
- Rapports sur les incidents de sûreté survenus l'année précédente et demandes des services intéressés.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Un modèle de matrice aiderait les États à améliorer et à normaliser les processus pour déterminer les priorités et la fréquence des activités de surveillance, ainsi qu'à appliquer correctement les procédures de sûreté et à renforcer la gestion de la surveillance.

3.2 Le modèle de matrice offre aux États un cadre souple pour leur système de surveillance de la sûreté de l'aviation, en veillant à ce que tous les organismes de leur secteur respectif de la sûreté de l'aviation soient soumis en temps opportun à une surveillance efficace.

3.3 Nous demandons que des modèles de matrice soient établis afin de déterminer les priorités et la fréquence des activités de surveillance, et que ces modèles soient incorporés dans le Doc 8973, *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI, afin que d'autres États puissent les utiliser comme références.

-----

## APPENDICE

### MODÈLE DE MATRICE POUR LES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE DES ÉTATS

#### 1. MÉCANISME DE PRIORITÉ DE LA SURVEILLANCE

1.1 Le mécanisme de priorité de la surveillance est défini sur la base des conclusions de surveillance d'un organisme évalué et de sa capacité de se conformer aux exigences nationales, ainsi que ses propositions de correction des carences détectées durant les activités de surveillance.

**PRIORITÉ 1 :** Carences graves détectées durant une activité de surveillance et difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des mesures correctives.

- **Audit de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Inspection de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Test de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Enquête de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois

**PRIORITÉ 2 :** Carences détectées durant une activité de surveillance et difficultés mineures rencontrées dans la mise en œuvre des mesures correctives

- **Audit de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Inspection de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Test de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Enquête de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois

**PRIORITÉ 3 :** Carences mineures détectées durant une activité de surveillance ou dans la mise en œuvre opportune et appropriée des mesures correctives

- **Audit de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Inspection de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Test de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois
- **Enquête de sûreté** une fois tous les xxx (**xx**) mois

#### 2. CLASSIFICATION DES AÉROPORTS ET DES AÉRODROMES

2.1 Les aéroports sont classés en fonction du volume des flots de passagers, comme suit :

- **Aéroport A :** Aéroports internationaux, gros volume de passagers (xxxx millions ou plus de passagers par an) ;
- **Aéroport B :** Aéroports internationaux, faible volume de passagers (moins de xxxx millions de passagers par an) ;
- **Aéroport C :** Aéroports intérieurs, volume minimal de passagers.

### 3. CLASSIFICATION DES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS DE FRET ET DE PASSAGERS

3.1 Les exploitants d'aéronefs sont classés suivant le nombre de passagers transportés, comme suit :

- **Exploitant A** : Passagers internationaux, gros volume (xxxxxxx ou plus de passagers par an) ;
- **Exploitant B** : Passagers internationaux, faible volume (xxxxxxx ou moins de passagers par an) ;
- **Exploitant C** : Fret et poste seulement ;
- **Exploitant D** : Vols intérieurs, excluant les vols privés.

### 4. CLASSIFICATION DES ORGANISMES

4.1 Les organismes sont classés selon leurs fonctions et responsabilités désignées au titre du Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), comme suit :

- Autorité compétente pour la sûreté de l'aviation ;
- Exploitants d'aéroports ;
- Exploitants d'aéronefs ;
- Destinataires de colis aériens ;
- Fournisseurs de services ;
- Entreprises assurant les services et les provisions de bord ;
- Fournisseur de services d'assistance en escale ;
- Entreprises chargées de la poste, des colis et des services de messagerie ;
- Agents habilités et expéditeurs connus de fret et de poste.

## 5. PRIORITÉ ET FRÉQUENCE DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

EXPLOITANTS D'AÉROPORTS						
Code d'aéroport	Organisme et emplacement	Priorité	Fréquence par an xxxx – xxxx			
			<i>Audits</i>	<i>Inspections</i>	<i>Tests</i>	<i>Enquêtes</i>
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				
		3				

EXPLOITANTS D'AÉRONEFS						
Code d'aéroport	Organisme et emplacement	Priorité	Fréquence par an xxxx – xxxx			
			<i>Audits</i>	<i>Inspections</i>	<i>Tests</i>	<i>Enquêtes</i>
A		1				
		2				
		3				
B		1				
		2				
		3				
C		1				
		2				

		<b>3</b>				
<b>AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION</b>						
<b>Code d'aéroport</b>	<b>Organisme et emplacement</b>	<b>Priorité</b>	<b>Fréquence par an xxxx – xxxx</b>			
			<i>Audits</i>	<i>Inspections</i>	<i>Tests</i>	<i>Enquêtes</i>
<b>A</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>B</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				
<b>C</b>		<b>1</b>				
		<b>2</b>				
		<b>3</b>				