



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME NATIONAL DE GESTION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (CAsEMNP-SeMS)

(Note présentée par la Colombie ; appuyée par l'Argentine, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Conformément à la décision prise au titre du point 8 de l'ordre du jour de la cinquième réunion du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (NAM/CAR/SAM) de l'OACI et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), tenue à Lima (Pérou) en juin 2015, des consultations ont été menées auprès de chaque État contractant ayant de l'expérience dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sûreté (SeMS) dans le cadre de leur programme respectif de sûreté de l'aviation, et les résultats de la mise en œuvre de ces SeMS doivent être présentés à la prochaine réunion de l'AVSEC/FAL/RG.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à encourager les États membres à mettre en œuvre un programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CAsEMNP-SeMS) ;
- à offrir aux États membres du soutien technique en matière de facilitation par l'intermédiaire d'un groupe de travail chargé d'établir et de mettre en œuvre le programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CAsEMNP-SeMS) ;
- à envisager des mécanismes pour l'établissement de communications entre les groupes régionaux AVSEC/FAL et les groupes d'experts au siège, de sorte que les travaux des groupes régionaux fassent l'objet d'un examen et puissent éventuellement servir d'exemples de meilleures pratiques à l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> , Paragraphe 2.1 Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> , Chapitre 9 Rapport final de la cinquième réunion du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI/LACAC NAM/CAR/SAM – Lima (Pérou), 3 au 5 juin 2015 Manuel SeMS Document du Groupe de travail AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, Buenos Aires ; Participants : Argentine, Colombie, Costa Rica, Cuba, Honduras et Mexique. AVSEC/FAL/RG/4 — WP/15 Document de la Colombie – mise à jour d'un extrait de la circulaire réglementaire n° 4302-082-16.10 (26.05.2010) – Civil Aviation Security Risk Assessment for Airports (Évaluation des risques de sûreté de l'aviation civile pour les aéroports)
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1. Sur la base des mesures proposées par l'Argentine et présentées à l'Appendice A du document AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, il est important de s'appuyer sur les concepts contenus dans ce document et d'assurer leur harmonisation avec les systèmes de gestion similaires, comme le système de gestion de la sécurité (SGS).

1.2. Compte tenu des progrès importants accomplis dans l'élaboration des concepts des SeMS, il est important de tirer parti de l'expérience de chaque État contractant, comme le recommande la cinquième réunion du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI/LACAC NAM/CAR/SAM.

1.3. À cet égard, il est proposé que les SeMS soient élaborés dans le cadre d'un programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile, de la même façon que les programmes nationaux de formation et de contrôle de la qualité ont été mis en œuvre dans chaque État.

2. DESCRIPTION ET PORTÉE DE LA PROPOSITION

2.1. Pour établir une politique sur les SeMS à l'intention des États contractants ainsi qu'un cadre réglementaire, et assurer une mise en œuvre effective fondée sur un programme national de gestion de la sûreté de l'aviation, nous proposons ce qui suit :

- ***Politique :*** *Chaque État doit établir un modèle de gestion de la sûreté de l'aviation civile, fondé sur la gestion des risques, qui permet d'assurer un suivi constant et dynamique des actes d'intervention illicite afin de prévoir, autant que possible, la survenue de tels actes et d'atténuer leurs incidences sur l'aviation civile internationale, optimisant les performances liées aux facteurs humains et utilisant au mieux les ressources disponibles ;*
- ***Portée :*** *L'établissement d'une politique exigeant la mise en œuvre d'un SeMS par les États contractants garantit le plus haut niveau d'engagement, veillant à ce que le secteur de l'aviation civile ait à sa disposition des outils méthodologiques modernes lui permettant de gérer avec efficacité et efficience chacune des variables ayant une incidence sur la gestion de la sûreté de l'aviation (AVSEC), de manière objective, quantitative et qualitative.*

2.2. Le principal résultat attendu est un aperçu des risques actuels pour l'aviation civile dans chaque État contractant, qui permettra la prise de décisions en matière d'investissements, de formation et d'amélioration continue des performances liées aux facteurs humains, dans le cadre de modèles existants.

2.3. Par conséquent, il devrait être possible de réduire les risques d'actes d'intervention illicite, et d'optimiser les ressources existantes dans chaque État contractant.

2.4. La nomenclature proposée est le **Programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CASeMNP)**.

3. CONCLUSION

3.1. Les États contractants devraient établir un programme de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CASeMNP-SeMS) fondé sur la gestion des risques, afin d'assurer un suivi constant et dynamique des actes d'intervention illicite et de prévoir, autant que possible, la survenue de tels actes et d'atténuer leurs incidences sur l'aviation civile internationale, optimisant les performances liées aux facteurs humains et utilisant au mieux les ressources disponibles.

4. RECOMMANDATIONS

- a) Prier instamment les États membres à mettre en œuvre un programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CASeMNP-SeMS) ;
- b) offrir aux États membres du soutien technique en matière de facilitation par l'intermédiaire d'un groupe de travail chargé d'établir et de mettre en œuvre le programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CASeMNP-SeMS) ;
- c) envisager des mécanismes pour l'établissement de communications entre les groupes régionaux AVSEC/FAL et les groupes d'experts au siège, de sorte que les travaux des groupes régionaux fassent l'objet d'un examen et puissent éventuellement servir d'exemples de meilleures pratiques à l'OACI.