



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.3 Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

Thème 3 : Au-delà du cadre actuel

**L'IFFAS ET LE RENFORCEMENT DU LEVIER FINANCIER
POUR REMÉDIER AUX CARENCES DE SÉCURITÉ**

(Note présentée par l'Argentine, le Chili, l'Égypte, la France, l'Inde, le Nigéria,
le Pakistan et les Pays-Bas)*

SOMMAIRE

La présente note contient des renseignements sur des activités entreprises par l'Organe directeur de l'IFFAS afin d'en améliorer le fonctionnement. Il y est par ailleurs proposé d'étudier les possibilités et les modalités d'une coopération plus étroite entre l'IFFAS et le Programme de la stratégie unifiée de l'OACI.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 8.

1. INTRODUCTION

1.1 Les gouvernements et les institutions de financement dans le monde sont de plus en plus conscients du rôle de l'aviation dans le développement économique général. La Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) vise à aider les États à obtenir le financement dont ils ont besoin pour maximiser le potentiel d'appui en vue de renforcer de façon efficace la sécurité des vols. Le mécanisme IFFAS est conçu pour apporter un appui financier aux projets pouvant renforcer effectivement la sécurité aérienne. Un tel renforcement résulte surtout de l'application de mesures identifiées essentiellement par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). L'IFFAS est similaire à un instrument financier indépendant, et laisse donc aux États qui lui demandent des fonds le choix de leur propre agence d'exécution pour la réalisation du projet financé. Il convient de

* Membres de l'Organe directeur de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).

souligner que l'initiative d'établir l'IFFAS peut être considérée comme une première tentative de répondre, à l'échelle mondiale, aux besoins de financement aux fins d'amélioration de la sécurité et de la sûreté aériennes dans des pays à faibles revenus.

1.2 Deux tâches ont été approuvées pour l'IFFAS :

- a) la première, qui est inscrite dans la Charte de l'IFFAS, est de remplir le rôle de facilité financière. Ses fonctions ne sont toutefois pas seulement bancaires ; elle a une fonction plus importante qui est de faciliter la coordination et la mise en œuvre appropriée de projets liés à la sécurité financés à la demande de tierces parties ;
- b) la seconde tâche, approuvée par l'Organe directeur de l'IFFAS, consiste à produire un effet multiplicateur sur des fonds provenant d'autres sources, telles que les banques de développement, en vue de renforcer la sécurité aérienne dans les pays en développement et les pays à faibles revenus.

1.3 Compte tenu des activités des grandes institutions financières comme la Banque mondiale dans le domaine aéronautique (sécurité), l'IFFAS vise à faciliter les demandes des États contractants pour des projets identifiés par les différentes autorités de l'aviation civile des États ciblés par l'IFFAS, c'est-à-dire des projets classés dans la fourchette des petits et moyens projets qui ont souvent une haute priorité (liée à la sécurité) et qui ont besoin d'une approche pragmatique. L'IFFAS se situera en complément et séparément des grands programmes appuyés par des institutions de financement telles que la Banque mondiale. En effet, ces institutions ne sont peut-être pas les mieux équipées ni les mieux motivées pour entreprendre ou financer efficacement les petits et moyens projets.

1.4 L'IFFAS pourrait jouer un rôle encore plus intéressant si elle s'efforçait essentiellement de doter les projets de taille moyenne d'un mécanisme technique de contrôle de la qualité. Ce mécanisme pourrait en effet être créé en intégrant une fonction de contrôle de la qualité dans chaque prêt ou subvention IFFAS. L'IFFAS pourrait, à cette fin, essayer d'établir un partenariat avec les bénéficiaires et les autorités aéronautiques d'États autres que les pays moins développés et les pays à faibles revenus, en vue d'une coopération durable.

2. ACTIVITÉS DE L'IFFAS DURANT LA PREMIÈRE PÉRIODE D'EXPLOITATION

2.1 Depuis que l'IFFAS est devenue opérationnelle en juin 2003, elle a été saisie de onze projets au total, aux fins de financement. Sur la base des recommandations du Groupe d'experts IFFAS, huit de ces projets ont été retenus pour recevoir une assistance appropriée, sous forme de prêt et/ou de subvention.

2.2 Tous les projets sélectionnés répondent également à un autre critère de l'IFFAS : ils sont de nature régionale ou sous-régionale et les États bénéficiaires ont le statut de pays à faibles revenus, selon la Banque mondiale. Au total, 45 États de régions diverses reçoivent l'assistance de l'IFFAS. Dans chaque cas, l'assistance est octroyée dans le but de renforcer la sécurité de l'aviation dans la région visée. Les projets sélectionnés sont les suivants :

- **COSCAP SA** (Asie du Sud) : concerne 4 des 7 États visés (Bangladesh, Bhoutan, Maldives et Népal). L'IFFAS a offert une assistance s'élevant à 94 900 \$US et destinée spécifiquement à recruter un expert international en licences du personnel pour une période de six mois. Le principal partenaire de l'IFFAS dans ce projet est la Commission européenne.

- **COSCAP UEMOA** : concerne l'Union économique et monétaire ouest-africaine, composée des États suivants : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo. L'Organe directeur de l'IFFAS a approuvé un montant de 107 200 \$US destiné à recruter deux experts régionaux en navigation et en navigabilité pour une période de douze mois chacun.
- **COSCAP BAG** : concerne l'Accord de Banjul (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone). L'IFFAS a offert une aide sous forme combinée de subvention et de prêt d'un montant de 427 250 \$US. La subvention servira au recrutement d'un expert international en réglementation aéronautique pour une période de six mois, tandis que le prêt servira au recrutement d'un expert en sécurité des aéroports et en certification pour une période de douze mois. Pour ce projet, l'IFFAS dispose de la coopération de la Commission européenne, de la France et de la Banque mondiale.
- **COSCAP NA** : concerne l'Asie du Nord, qui recevra un financement de 95 300 \$US destiné à assurer la sécurité opérationnelle en Mongolie et en République populaire démocratique de Corée.
- **COSCAP SEA** : concerne l'Asie du Sud-Est, qui recevra un financement de 100 000 \$US consacré à la sécurité au Cambodge, au Myanmar, en République démocratique populaire lao et au Viet Nam.
- **COSCAP SEMAC** : concerne la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe et Tchad). Une subvention de 126 840 \$US a été octroyée pour le recrutement d'un Inspecteur régional de la navigabilité pour une période de douze mois.
- **CIS** : concerne la Communauté d'États indépendants (Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova et Tadjikistan), à laquelle est accordée une subvention de 94 500 \$US pour la formation d'inspecteurs nationaux de la sécurité aérienne, pendant quatre sessions.
- **PASO** : concerne le Pacific Aviation Safety Office [Bureau de la sécurité de l'aviation du Pacifique] (Fidji, Îles Cook, Îles Salomon, Kiribati, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Vanuatu). Une subvention de 250 000 \$US a été approuvée (sous certaines conditions) pour le recrutement d'experts en législation, sécurité aérienne et réglementation de la navigabilité pour une période de dix-huit mois.

3. AUTRES MESURES DE RENFORCEMENT DU FONCTIONNEMENT DE L'IFFAS

3.1 À sa dernière séance, tenue le 23 janvier 2006, l'Organe directeur a adopté un vaste programme de travail pour 2006. L'exécution de ce programme aura pour effet de renforcer le fonctionnement de l'IFFAS, qui se verra doter de nouvelles ou de meilleures caractéristiques. Le but visé est de bâtir et d'étendre la confiance des parties prenantes dans l'efficacité et l'efficience des activités de l'IFFAS. Les nouvelles caractéristiques pourraient inclure une plate-forme de donateurs et un instrument d'évaluation.

4. NÉCESSITÉ D'UNE COOPÉRATION MONDIALE ACCRUE ET D'UNE DÉMARCHE PRAGMATIQUE

4.1 L'Organe directeur de l'IFFAS trouve qu'il est essentiel de joindre les forces et de coopérer avec d'autres acteurs et programmes dans le domaine de la coopération technique en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation dans les pays à faibles revenus, afin d'offrir de véritables possibilités de renforcer la sécurité aérienne à l'échelle mondiale. Cela servira également à établir une démarche unifiée pour l'industrie et les autres parties prenantes.

4.2 Un nombre croissant d'organisations et d'États contractants vont devenir plus actifs dans le domaine de la coopération technique, dans le but d'assurer la sécurité des vols effectués dans certaines régions par des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés dans ces États. Le nombre croissant de projets et l'apparition anticipée de nombreux problèmes de mise en œuvre au cours des prochaines années exigent une démarche plus proactive et plus pragmatique que celle que la communauté aéronautique mondiale a suivie jusqu'ici. En regroupant les efforts déployés aux fins de la sécurité aérienne dans les pays à faibles revenus, on pourrait mitiger l'absence de coordination et la fragmentation qui existent. Par ailleurs, cette absence de coordination contribue à augmenter la charge de travail des pays bénéficiaires et rend plus difficile la tâche effective de renforcement de la sécurité aérienne. Il est essentiel à cet égard de donner à de tels efforts une orientation axée sur la résolution des problèmes et non pas sur le processus, et de veiller à ce que toute coopération à cette fin soit assurée par un mécanisme organisationnel pragmatique dont les activités seront fondées sur les projets individuels.

5. LIAISON POSSIBLE ENTRE L'IFFAS ET LE PROGRAMME DE LA STRATÉGIE UNIFIÉE DE L'OACI

5.1 Le Programme de la stratégie unifiée (USP) de l'OACI est une bonne base pour offrir aux États une assistance systématique pour l'établissement et la mise en œuvre de plans d'action correctrice. L'OACI dispose maintenant, avec l'IFFAS et l'USP, de deux instruments cruciaux et complémentaires pour passer de l'élaboration de nouvelles normes et de pratiques recommandées (SARP) à la mise en œuvre des SARP en vigueur et des dispositions connexes. Il sera dans son intérêt de veiller à ce que les activités de l'USP et de l'IFFAS soient bien synchronisées et complémentaires. L'USP et l'IFFAS devront cependant garder leur autonomie propre. Pour renforcer davantage le pouvoir de levier de l'IFFAS, son Organe directeur aimerait encourager l'OACI et l'USP à mentionner explicitement la participation de l'IFFAS dans les documents et textes relatifs aux projets cofinancés par l'IFFAS. L'OACI pourrait envisager d'étudier les conséquences d'une élaboration conjointe USP/IFFAS de stratégies de financement pour aider les États ou groupes d'États à aligner leurs activités sur les SARP et dispositions connexes de l'OACI. L'Organisation pourrait également envisager d'examiner dans quelle mesure l'IFFAS et l'USP pourraient, ensemble, renforcer les capacités de gestion de projets dans les pays qui en feraient la demande, pour leur permettre de mieux pouvoir demander et de gérer eux-mêmes des projets financés par des sources extérieures.

6. QUESTIONS DE RESSOURCES

6.1 Pour assurer l'indépendance financière de l'IFFAS vis-à-vis de l'OACI, la Charte de la Facilité stipule que la prestation de services administratifs ou autres de l'OACI se fera uniquement à la demande de l'État participant, sur une base de recouvrement des coûts. Étant donné que l'IFFAS s'écarte de plus en plus des méthodes appliquées antérieurement par l'OACI pour remplir des fonctions de résolution de problèmes, les États contractants de l'Organisation pourraient envisager d'accepter les

tâches réalisées par l'IFFAS comme faisant partie intégrante des tâches de l'OACI. D'autres scénarios de recrutement et de restructuration organisationnelle devraient être envisagés à cet égard.

6.2 L'OACI et ses États contractants devront peut-être envisager de laisser l'IFFAS présenter un mécanisme plus solide et plus pragmatique à la prochaine session de l'Assemblée en 2007.

7. CONCLUSION

7.1 L'IFFAS poursuivra ses activités de financement et les renforcera suivant les dispositions de son programme de travail.

7.2 L'IFFAS poursuivra ses efforts pour que l'aviation soit reconnue comme catalyseur du développement économique général dans les systèmes économiques des pays à faibles revenus. Ceci a trait non seulement à l'identification de l'aviation comme catalyseur du développement économique à tous les niveaux gouvernementaux de ces pays, mais aussi à la disponibilité des fonds provenant de sources qui ne visent pas directement ni uniquement l'aviation (sources officielles d'aide au développement, etc.).

7.3 L'OACI devrait envisager une coopération plus étroite entre l'IFFAS et l'USP, en raison de leur fonctions complémentaires et en vue de renforcer leur efficacité.

8. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

8.1 La Conférence est invitée à recommander :

- a) que les États contractants, et les autres parties prenantes, qui sont en mesure de le faire, fournissent à l'IFFAS des contributions en espèces ou en nature ;
- b) que, à la prochaine session de l'Assemblée, les États contractants de l'OACI acceptent le mandat de l'IFFAS comme faisant partie intégrante de la stratégie de l'OACI consistant à passer à la mise en œuvre des normes et des dispositions connexes en vigueur ;
- c) que l'OACI envisage d'autres scénarios de recrutement et de restructuration organisationnelle afin d'obtenir un mécanisme fondé davantage sur les projets, comme il est indiqué en b) ;
- d) que l'OACI et le Secrétariat de l'IFFAS examinent la possibilité d'une coopération plus étroite entre l'USP et l'IFFAS, afin de permettre des économies de qualité et d'échelle ;
- e) que toutes les parties prenantes responsables de l'établissement et du financement de projets destinés à renforcer la sécurité aérienne dans les pays à faibles revenus, renforcent leur coopération de manière à éviter les chevauchements des tâches et assurent l'échange d'information et d'expériences.