



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### SIXIEME REUNION DES DIRECTEURS GENEREAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (DGCA/6) (Brazzaville, Congo, 2 – 4 novembre 2016)

#### Point 5 de l'ordre du jour: Sûreté et Facilitation de l'Aviation

#### FAITS NOUVEAUX AU PLA MONDIA DANS LA DOMAINE DE LA SÛRETE DE L'AVIATION

*(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)*

SOMMAIRE
Cette note de travail contient des informations sur les faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation concernant la politique, le programme universel d'audits de sûreté-Approche de suivi continu (USAP-CMA) et le programme de sûreté de développement de soutien et de mise en œuvre, particulièrement à la lumière des travaux de la 39ème Session de l'Assemblée de l'OACI.
<b>RÉFERENCE(S):</b> Annexe 17 – Sûreté <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i>
<b>Objectif Stratégique corrélatif de l'OACI: C – Sûreté et Facilitation</b>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI poursuit ses efforts pour actualiser l'Annexe 17-Sûreté et les éléments indicatifs corrélatifs, conduire les audits axés sur la capacité des Etats membres à superviser leur capacité en matière de sûreté de l'aviation et coordonner l'assistance et le renforcement des capacités entre l'OACI et les Etats, d'autres organisations internationales et régionales et l'industrie dans le cadre de la stratégie complète en matière de sûreté de l'aviation de l'OACI (ICASS).

## 2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE LA SÛRETE DE L'AVIATION

2.1 La 27ème réunion du groupe d'experts en sûreté de l'aviation (AVSECP/27), réunis à Montréal du 14 au 18 mars 2016 a examiné sept points inscrit à l'ordre du jour et formulé 50 conclusions et 52 recommandations prenant en compte l'impact corrélatif des incidents de Malaysia Airlines MH 17 (17 juillet 2014), Germanwings 9525 (24 mars 2015), Metrojet 9268 (31 octobre 2015) et Daallo Airlines 159 (2 février 2016) ainsi que les domaines de risque émergents tels que la cyber sûreté et les système d'aéronefs pilotés à distance (RPAS). Un point d'une importance particulière, c'est le projet d'amendement 15 à l'Annexe 17-Sûreté et la proposition du secrétariat concernant la transition de l'ICASS à un plan mondial de la sûreté de

l'aviation (GASeP). Le Conseil (208/3) a entériné toutes les recommandations de l'AVSECP/27.

**2.2 Le Projet d'Amendement à l'Annexe 17** sera soumis à l'adoption du Conseil lors de sa 209<sup>ème</sup> session en novembre 2016 et il est prévu qu'il entrera en vigueur en juillet 2017. Il contient des dispositions nouvelles/révisées sur la détection du comportement, l'innovation de la sûreté de l'aviation des systèmes de défense aérienne portatifs (MANPADS), les évaluations du risque, la cyber sûreté et la sûreté coté ville. Pour ce qui concerne particulièrement les dispositions relatives à la sûreté coté ville, le Conseil a tenu compte de la menace accrue des attaques terroristes côté ville au niveau de la plateforme aéroportuaire, alliées aux récents incidents terroristes à des endroits surpeuplés à la fois aux aéroports et dans des lieux non aéronautiques et a décidé d'élever au rang de Norme l'actuelle Pratique recommandée sur la sûreté côté ville. La lettre aux Etats AS 8/2.1-16/58 a été adressée le 8 juin 2016 leur demandant de faire parvenir leurs observations au Secrétariat au plus tard le 9 septembre 2016.

**2.3 Les priorités absolues** ci-après dans le domaine de l'aviation ont été approuvées par la **39<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI** réunie à Montréal du 27 septembre au 7 octobre 2016

- a) L'énoncé consolidé sur la poursuite des politiques de l'OACI en matière des sûretés de l'aviation a été adopté en tant que résolution A39-15;
- b) La résolution A39-15 a été adoptée pour refléter l'approche horizontale de traiter des problèmes liés à la cyber sûreté en aviation civile;
- c) L' **ICASS**, a été prorogé jusqu'au moment où le **GASeP** sera au point et intégralement mis en œuvre
- d) **L'élaboration accélérée du GASeP** basée sur les concepts énoncés dans la note A39-WP/15. L'Assemblée a sollicité le soutien et les contributions des Etats et de l'industrie pour s'assurer que le plan sera élaboré à temps, notamment le recours aux experts pour aider à la rédaction. Un projet du plan sera soumis à l'examen de la 28<sup>e</sup> réunion du groupe d'experts en sûreté de l'aviation prévue en 2017;
- e) Résolution A39-38 sur **le plan régional complet de mise en œuvre pour la sûreté et la facilitation de l'aviation (SECFAL AFI)**, a été adoptée Elle exhorte les États membres de la région AFI à s'engager en vue de l'atteinte des objectifs inscrits au plan;
- f) Soutien général à la Résolution **2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies (NU)** sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation a été adopté lors de la séance extraordinaire du Conseil de sécurité de l'ONU tenue le 22 septembre 2016 suite au rapport de la Secrétaire générale de l'OACI lors de sa séance d'informations au Conseil de sécurité de l'ONU. Les délégués ont également reconnu que cette résolution serait un outil précieux pour l'OACI et ses Etats membres au moment d'aligner et d'ajuster les priorités en matière de sûreté de l'aviation. Plusieurs Etats membres faisaient référence à la Résolution 2309 au moment d'affirmer la nécessité d'accélérer l'élaboration du DASeP. Voici le texte de la résolution en question:

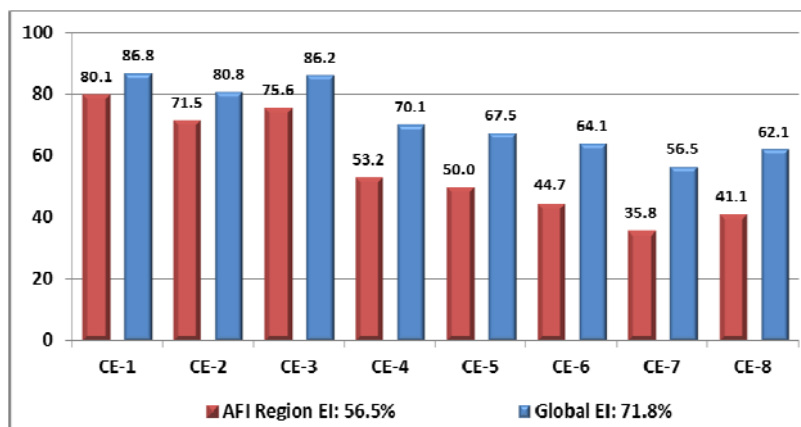
[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/2309\(2016\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2309(2016)).

### 3. PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ APPROCHE DE SUIVI CONTINU (USAP-CMA)

3.1 Au 30 septembre 2016, 48 activités USAP-CMA, y compris 45 audits et 3 missions de validation destinées à évaluer la résolution des problèmes graves de sûreté (SSEC) ont été menées. 5 autres audits sont prévus pour le reste de l'année 2016. Au total, douze États de la région AFI n'ont été audités à ce jour dans le cadre du programme USAP-CMA.

3.2 Le graphique ci-après illustre les résultats obtenus au plan mondial ainsi que la moyenne des résultats dans la région AFI pour les audits USAP effectués dans le cadre du second cycle des audits USAP et du cycle USAP-CMA. Cela permet de mesurer la mise en œuvre effective (EI) par les États des huit éléments critiques du système de supervision de la sécurité (CE), tels qu'identifiés dans le Doc 10047- *Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation- système national de supervision de la sécurité de l'aviation*. Il convient de noter que pendant que cette information est en train d'être intégrée dans une même carte, le protocole de questions servant à la conduite des audits a changé sensiblement durant le second cycle. Par conséquent, les pourcentages globaux doivent être utilisés avec prudence, particulièrement lorsqu'on considère les résultats globaux aux résultats des audits USAP-CMA des États pris individuellement. Étant donné que d'autres audits USAP-CMA sont effectués dans toutes les régions, l'on prévoit que les résultats globaux deviendront de plus en plus précis.

On peut trouver d'autres informations et une analyse approfondie dans le manuel des résultats des audits d'analyse USAP-CMA, 6ème édition disponible sur [USAP secure portal](#).



### 4. DÉVELOPPEMENT ET SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE

4.1 L'OACI met en œuvre une série d'activités liées à l'assistance à la sûreté de l'aviation et au renforcement des capacités qui comprennent: le leadership, la coordination et la fourniture d'assistance aux États qui en ont besoin, la promotion de la coopération régionale, la supervision et la coordination des réseaux mondiaux de centres de formation en sûreté de l'aviation (ASTC); et le développement et l'entretien des malles pédagogiques en sûreté de l'aviation (ASTP).

4.2 **Assistance** - ces activités ont augmenté au cours de la dernière période triennale et leur portée s'est amplifiée dans le cadre de la stratégie d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI. Le Secrétariat continue de recourir au processus d'évaluation du risque qui tient compte des résultats des audits USAP, le nombre des vols, le numéro de destination, la contribution des bureaux régionaux de l'OACI, des requêtes des États donateurs et bénéficiaires ainsi que l'information du public pour rendre prioritaires ses activités d'assistance et de renforcement des capacités.

4.3 Au mois d'octobre 2016, 21 États se sont engagés dans la mise en œuvre d'un plan de sûreté de l'aviation (ASIP), notamment 11 États de la région AFI. Les plans de mise en œuvre de sûreté de l'aviation sont achevés dans sept États africains. Quatre ASIP sont en attente pour toute l'année ou en partie pour des motifs tels que l'absence de progrès de la part de l'Etat dans la conduite des activités convenues au titre les conflits régionaux ou des contraintes d'ordre médical telles que la pandémie du virus Ebola qui empêche l'OACI d'effectuer des missions dans certains Etats.

4.4 Outre l'assistance fournie aux Etats dans le cadre d'ASIP en 2015, 19 Etats ont bénéficié d'une assistance directe en vue d'une évaluation des besoins, ainsi que des activités de formation dans le cadre des bourses permettant de prendre part à des sessions de formation dans la région.

4.5 La mise en œuvre du programme de sûreté (ISD-SEC) -Soutien-Développement à la mise en œuvre appuie diverses initiatives en matière de sûreté de l'aviation telles que le plan régional de mise en œuvre de la sûreté et de la facilitation en Afrique (plan SECFAL AFI), entre autres. De la même manière, l'adoption de la Déclaration de Riyadh en Arabie Saoudite dans le cadre de la Commission arabe de l'aviation civile (ACAC) et la région (MID) le 1er septembre 2016 sera bientôt suivie de l'élaboration d'un plan SECFAL MID pour la mise en œuvre de ses dispositions.

4.6 Le Secrétariat de l'OACI a conclu un mémorandum d'entente (MoU) avec le Conseil international des aéroports (ACI) le 23 février 2016 destiné à soutenir le programme Excellence en matière de sûreté aéroportuaire (APEX) dont l'objet est de fournir aux aéroports membres un mécanisme d'examen des pairs visant à favoriser le partage d'expertise de manière pratique en matière de sûreté au sein de la communauté aéroportuaire et améliorer ainsi le niveau de conformité aux normes nationales et internationales.

4.7 **Formation en matière de sûreté de l'aviation** - pour faire droit au besoin constant de formation AVSEC au plan régional et mondial, l'OACI vient d'homologuer deux nouveaux ASTC, à savoir: la Dublin International Aviation Training Academy en Irlande and la Jeddah Saudi Academy of Civil Aviation en Arabie Saoudite. Le réseau ASTC comprend actuellement 31 membres dont 4 se trouvent en Afrique. En 2015, au total 40 activités de formation parrainées par l'OACI ont été menées au niveau du réseau ASTC, qui a formé 521 spécialistes AVSEC dans 105 États. Au 30 septembre 2016, au total 27 activités de formation ont été menées sur le réseau ASTC qui a ainsi formé 392 agents AVSEC de 77 Etats.

4.8 Le processus de certification des instructeurs de sûreté de l'aviation de l'OACI a connu une avancée pour maintenir un nombre suffisant d'instructeurs certifiés en sûreté de l'aviation devant soutenir effectivement la stratégie d'assistance à la sûreté de l'aviation et au renforcement des capacités. Compte tenu des exigences spécifiques du programme ISD-SEC et de la politique de formation de l'OACI, le processus s'administre maintenant suivant une approche d'apprentissage mixte en deux phases, l'une en ligne (Phase I) et la deuxième en salle de classe (Phase II). A la phase II, les participants passent un examen d'expertise en matière aéronautique (SME). Le processus de certification pour les instructeurs de sûreté de l'aviation de l'OACI en activité s'effectue dans le cadre d'une nouvelle plateforme en ligne et pour les que les instructeurs continuent d'être considérés comme certifiés, ils auront dorénavant besoin d'une reconnaissance (officielle) continue de la part de l'autorité étatique compétente. La validité de cette certification sera de 3 ans.

4.9. Le programme ISD-SEC, en collaboration avec le Global Aviation Training (GAT) Office, est en train d'actualiser les cours ASTP de base, les cours pour les superviseurs, la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et les cours des inspecteurs nationaux. Il est prévu que ces cours seront disponibles en anglais au cours du 1er trimestre de 2017. La traduction en français suivra immédiatement. La gestion

des ASTP a été retirée de la liste des “produits à vendre” et n’est plus offerte pour la formation OACI. Les ateliers sur le programme national de l’aviation civile et l’atelier sur la gestion des risques sont en voie d’actualisation et seront disponibles au cours du 1er trimestre de 2017 et en français peu après. Un nouvel atelier sur le fret est en voie d’être conçu pour mettre l’accent sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret et offrir des opportunités aux agents qui travaillent activement dans le fret aérien et la sûreté du fret. Ainsi, ils apprendront les meilleures pratiques en matière de sûreté de fret aérien que les responsables de la réglementation et les États appliquent de par le monde. Un séminaire sur les aspects juridiques sera organisé pour aider les États à mettre au point un cadre législatif qui actuellement n’existe qu’en anglais.

## **5. SUITE A DONNER PAR LA REUNION**

### **5.1 La réunion est invitée à:**

- a) noter les informations contenues dans la présente note de travail;
- b) exhorter les États membres et les organisations qui offrent une assistance en matière de sûreté de l’aviation à associer l’OACI à leurs activités
- c) encourager les États membres à faire des contributions volontaires pour renforcer l’assistance et les activités d’audits de l’OACI en matière de sûreté de l’aviation .

— FIN —