



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 24 : Programme d'assistance technique

#### **SOUTIEN ET ASSISTANCE AUX PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT (PEID) DU PACIFIQUE POUR RESPECTER LES ÉTAPES DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) ET LA PRÉPARATION À LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) ET AUX AUTRES EXIGENCES DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP)**

(Note présentée par la Nouvelle-Zélande)

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Les Petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique doivent relever de nombreux défis pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de sûreté. À cet égard, on peut citer les contraintes fondamentales que ce processus représente en matière de ressources financières et humaines et d'effectifs, et du point de vue du dialogue entre ces États et l'OACI.

Il est d'une importance cruciale que l'OACI comprenne et aide à relever ces défis, pour permettre aux PEID de respecter les étapes des éléments cruciaux du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et les exigences du Programme universel d'audits de sûreté-Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). La présente note propose des mesures concrètes et réalisables à mettre en œuvre par l'OACI.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les défis fondamentaux auxquels doivent faire face les PEID pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées concernant la sûreté ;
- b) continuer à travailler de façon étroite avec le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), les partenaires et les PEID pris individuellement pour aider à renforcer les capacités et les moyens régionaux ;
- c) encourager les États/administrations concernés à participer à l'examen du GASeP et des objectifs ambitieux qui y sont associés ;
- d) encourager les États/administrations concernés à continuer de participer au Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA pour fournir des suggestions et des contributions concernant l'évolution du programme ;
- e) examiner les mesures concrètes suggérées en appendice et inviter les États participants à présenter d'autres propositions à l'Équipe spéciale compétente chargée d'examiner le GASeP et/ou au Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA.

*Objectifs*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Sûreté et facilitation*.

<i>stratégiques :</i>	
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Aucune.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les Petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique s'efforcent de maintenir un système régional de l'aviation civile sûr, sécuritaire, résilient et durable<sup>1</sup>. Ces États, comme tous les États membres de l'OACI, font tous les efforts pour assurer la relance du secteur de l'aviation après la pandémie. Cependant, les PEID du Pacifique continuent de faire face à des défis supplémentaires particuliers pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de sûreté et de sécurité.

1.2 La Nouvelle-Zélande a déjà fait ressortir devant l'Assemblée les contraintes particulières considérables auxquelles doivent faire face les PEID du Pacifique pour mettre en œuvre de façon intégrale les SARP de l'OACI et respecter les exigences de surveillance de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation. Ces contraintes touchent également ces États dans le domaine de la sûreté aérienne, plus particulièrement lorsqu'il s'agit de respecter les exigences de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ainsi que les étapes des éléments cruciaux du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

1.3 Dans le Pacifique, les PEID continuent de déployer des efforts considérables pour renforcer la sécurité de l'aviation et se conformer aux normes internationales. Dans le domaine de la sûreté aérienne, cependant, les PEID du Pacifique comptent sur le soutien d'États plus importants, d'organismes et de partenaires régionaux pour obtenir l'appui nécessaire dans les domaines techniques et dans ceux de la formation et des politiques. Des problèmes fondamentaux se posent notamment du point de vue des limites de la connectivité internet et des ressources en personnel (notamment des experts techniques) dont l'État a besoin pour s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision réglementaire.

1.4 La mise en œuvre des normes et des cadres détaillés de l'OACI présente également des difficultés pour les PEID du Pacifique, dotés de systèmes aéronautiques beaucoup moins complexes que ceux de nombreux autres États membres. S'il est vrai que l'OACI fournit volontiers des orientations et/ou de l'assistance supplémentaires aux États pour les aider à respecter les SARP sur la sûreté, un appui concret permettant de relever les défis fondamentaux – comme des aides ciblées sous forme de cours, de parrainages et d'améliorations de l'infrastructure – constitue sans doute le type d'appui qui peut avoir la plus grande incidence sur la capacité des PEID du Pacifique de respecter les SARP sur la sûreté.

1.5 La Nouvelle-Zélande appuie l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI et se félicite du soutien constant fourni par l'Organisation aux PEID du Pacifique au niveau régional. L'engagement soutenu de l'OACI en faveur d'un renforcement des capacités dans le Pacifique pour respecter les exigences de sûreté et de sécurité de l'OACI est incontestable. Nous estimons que l'OACI accroîtrait encore la confiance et son capital politique en renforçant son engagement bilatéral avec les PEID du Pacifique pour que tous les pays soient en mesure de participer au système de l'aviation internationale.

## 2. ACCROISSEMENT DE L'ASSISTANCE DANS LE PACIFIQUE DEPUIS LA DERNIÈRE SESSION DE L'ASSEMBLÉE

---

<sup>1</sup> Port Moresby Declaration on Aviation Safety and Security (RAMM 2021) [Déclaration de Port Moresby sur la sécurité et la sûreté de l'aviation]

2.1 Dans l'étude sur l'analyse des besoins (NAS) des PEID du Pacifique réalisée en 2019, l'OACI a recommandé des objectifs à court terme réalisables et des objectifs ambitieux à long terme pour améliorer la sûreté et la sécurité de l'aviation dans la région du Pacifique. Cette étude préconisait un appui et des mesures fermes du Forum des îles du Pacifique (PIF), un engagement de la part des PEID de la région et le renforcement de la coordination et de la coopération entre l'OACI et toutes les parties concernées.

2.2 Par la suite, le Bureau régional de la Région Asie/Pacifique (APAC) de l'OACI a annoncé en janvier 2022 que l'accent serait principalement mis cette année sur la collaboration avec les entités compétentes, en particulier le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), pour faire progresser les recommandations de la NAS. Le Bureau régional a également appuyé la relance du secteur régional grâce à la coordination du Groupe de planifications des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (ACCRPG) de l'APAC. Donnant suite à une recommandation de la NAS, l'OACI s'est efforcée d'établir un poste d'« attaché de liaison avec les PEID du Pacifique » pour faciliter la délivrance d'appui aux PEID de la région et améliorer la communication et la coordination avec l'OACI.

2.3 Les PEID du Pacifique eux-mêmes ont poursuivi leurs efforts de collaboration pour mettre en œuvre les recommandations de l'étude sur l'analyse des besoins (NAS) depuis 2019, malgré les effets de la pandémie. En 2021, la réunion des ministres de l'aviation de la région du Pacifique (RAMM) a entériné la déclaration de Port Moresby sur la sûreté et la sécurité de l'aviation. La réunion a chargé le secrétariat du Forum des îles du Pacifique (PIF) et le PASO de mettre en œuvre une autre recommandation de la NAS pour élaborer une stratégie régionale de l'aviation dans le Pacifique. Lorsqu'elle sera achevée, cette ambitieuse stratégie décennale aidera les États à renforcer leur conformité avec les SARP de l'OACI et avec les autres obligations de la Convention de Chicago.

2.4 L'appui de la réunion ministérielle à la stratégie montre l'engagement politique accru des États du Pacifique, demandé par l'OACI, pour mettre en œuvre des programmes efficaces de sûreté et de sécurité de l'aviation. Il faudra cependant veiller à ce que l'accent mis sur le renforcement des mécanismes régionaux et de la surveillance régionale ne fasse pas oublier les besoins des États ayant un niveau de mise en œuvre effective faible, pour qu'ils puissent atteindre les objectifs de sécurité et de sûreté.

2.5 Étant donné l'échéancier de la stratégie et l'accent qui y est mis sur la sécurité plutôt que sur la sûreté aérienne, certains PEID du Pacifique auront besoin dans l'intervalle d'un appui ciblé pour respecter les éléments cruciaux du GASeP et les exigences de l'USAP-CMA. En septembre 2021, la Nouvelle-Zélande a annoncé l'octroi de 9,1 million de dollars néo-zélandais pour financer le PASO pendant cinq ans, afin de fournir à ses États membres un appui en capacité stratégique afin d'améliorer leur niveau de conformité en matière de sûreté et de sécurité de l'aviation internationale. La Nouvelle-Zélande demande à l'OACI et aux autres partenaires régionaux de fournir une assistance directe aux États, ainsi que par l'intermédiaire du PASO et de l'organisation régionale de l'aviation proposée dans la stratégie, pendant la longue période d'élaboration de la stratégie.

### **3. ANALYSE DES CAUSES PROFONDES DU FAIBLE NIVEAU DE RESPECT DES OBJECTIFS DE L'USAP-CMA ET DU GASeP**

3.1 En mai 2022, à sa 33<sup>e</sup> réunion (AVSEC/33), le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a été saisi de plusieurs notes de travail<sup>2</sup> proposant des moyens de renforcer la mise en œuvre effective globale de l'USAP-CMA et du GASeP. Ces notes faisaient état de la nécessité d'analyser et de comprendre les autres causes profondes du faible niveau de conformité, par exemple le manque de ressources, de connaissances et/ou de volonté politique des États pour élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour des programmes et des mesures efficaces.

3.2 La méthode d'amélioration continue de l'USAP-CMA offre à l'OACI la souplesse nécessaire pour appliquer une approche basée sur les risques lorsqu'elle évalue le niveau de mise en œuvre effective des États membres. Un grand nombre de questions de protocole de l'USAP ne sont pas pertinentes pour les États du Pacifique, étant donné en particulier le profil de la menace de sûreté de l'aviation dans la région. Nous estimons que pour les PEID du Pacifique, il serait plus juste d'adopter une méthode proportionnelle, axée sur les résultats, pour surveiller leurs progrès en matière de mise en œuvre effective et résoudre les carences.

3.3 De même, s'il est vrai que le GASeP est important pour encourager tous les États membres à mettre l'accent sur les mesures de sûreté de l'aviation et obtenir un engagement politique, un grand nombre d'États membres jugent ses objectifs trop ambitieux et peu réalistes. Il est maintenant reconnu que l'objectif du GASeP d'obtenir que 90 % de tous les États membres atteignent un niveau de mise en œuvre effective supérieur à 80 % des éléments cruciaux d'ici 2023 ne sera pas atteint. Consciente de l'ampleur du système aéronautique et d'autres défis fondamentaux, la Nouvelle-Zélande estime qu'il est à la fois peu pragmatique et inéquitable de s'attendre que les PEID du Pacifique atteignent un niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux égal à celui des autres États membres.

3.4 Un grand nombre de PEID du Pacifique ont fait des efforts considérables pour renforcer leur système de sûreté de l'aviation à la suite des audits de l'OACI. Cependant, la charge de travail que représentent pour ces États la préparation des audits de l'OACI et la gestion des rapports constants à présenter à l'Organisation est disproportionnée par rapport à la petite taille et à la portée limitée de leurs activités aéronautiques. Ce fardeau, s'ajoutant à des contraintes de ressources fondamentales, fait en sorte que les PEID du Pacifique risquent de ne jamais être en mesure d'améliorer leur niveau de mise en œuvre effective.

3.5 De l'avis de la Nouvelle-Zélande, il serait plus juste et moins punitif d'établir des niveaux à atteindre proportionnés et réalisables pour chacun des PEID du Pacifique, qui seraient ainsi mieux en mesure de mettre en œuvre les éléments de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 les plus pertinents pour leur contexte opérationnel. En conséquence, nous prions instamment l'OACI d'envisager d'adapter les objectifs de mise en œuvre effective en matière de sûreté de l'aviation à la complexité du système aéronautique de l'État. Une telle mesure renforcerait les résultats de sûreté de l'aviation du Pacifique, en particulier si elle s'accompagnait d'initiatives simples et peu coûteuses de renforcement des capacités dans les États du Pacifique, dans leurs organismes de réglementation et au sein de leur personnel de sûreté de l'aviation.

3.6 La Nouvelle-Zélande encourage par la même occasion les PEID du Pacifique à participer à l'examen du GASeP par l'OACI et à fournir des informations sur le caractère réalisable des objectifs ambitieux qui y sont associés. Les États du Pacifique sont également encouragés à travailler avec le

---

<sup>2</sup> Rapport d'étape du Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA (AVSEC/33-WP/4); Rapport du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (AVSEC/33-WP/7); Rapport de l'Équipe spéciale sur l'évaluation de l'amélioration de la conformité avec l'Annexe 17 (AVSEC/33-WP/11); Rapport d'évaluation du GASeP du Bureau du contrôle interne de l'OACI (AVSEC/33-WP/2).

PASO et à contribuer aux activités du Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA, pour renforcer la voix du Pacifique au sein de cette instance. Dans le cadre de ce travail, les PEID du Pacifique sont instamment priés de remplir l'enquête actuelle de l'OACI sur les causes profondes des difficultés liées au respect de l'Annexe 17, ce qui offre aux États une occasion unique pour identifier les facteurs qui contribuent au faible niveau de conformité.

#### **4. MESURES CONCRÈTES À PRENDRE POUR CORRIGER LES PROBLÈMES FONDAMENTAUX**

4.1 Il est d'une importance cruciale que l'OACI comprenne la nature des défis supplémentaires auxquels doivent faire face les PEID du Pacifique pour mettre en œuvre les SARP relatives à la sûreté. Ces défis sont parfois communs à d'autres États de la région APAC, mais nombre d'entre eux sont uniques aux PEID en raison de leur taille géographique, de leur distance, de leur stabilité économique et de leur infrastructure.

4.2 Les limites de la connectivité internet à l'intérieur et à l'extérieur des îles du Pacifique et de l'infrastructure technique ont souvent une incidence sur l'efficacité opérationnelle de la sûreté de l'aviation. La participation aux formations en ligne cruciales fournies par l'OACI ou par des partenaires est, de ce fait, interrompue ou entravée. Il en va de même pour la notification électronique des différences (EFOD) et le téléchargement de l'état d'avancement des mesures correctives apportées aux systèmes complexes de l'OACI. C'est pourquoi l'évaluation du degré de mise en œuvre effective de l'USAP par les PEID ne reflète pas toujours de façon exacte l'état du système de supervision de la sûreté de ces États.

4.3 Les ressources humaines et les compétences techniques limitées disponibles pour remplir les fonctions de supervision réglementaire de l'État entraînent la nécessité de cibler le financement et d'adapter la formation aux besoins. Les autorités nationales disposent souvent d'un très petit nombre de personnes et le temps consacré à la formation ou à l'administration liées à l'OACI peut se répercuter sur les opérations normales de sûreté et de sécurité de l'aviation. Les coûts et les absences liées aux déplacements peuvent également entraver considérablement l'accès des PEID du Pacifique aux réunions et aux formations de l'OACI (en personne ou en ligne).

4.4 Le peu de dialogue direct entre l'OACI et les PEID du Pacifique, qui a été noté dans l'étude sur l'analyse des besoins, a eu une incidence négative sur leurs relations. En communiquant avec ces États par l'intermédiaire principalement du PASO ou de l'attaché de liaison avec les PEID du Pacifique récemment nommé par l'OACI, l'Organisation risque de négliger son obligation pérenne de communiquer de façon bilatérale avec chaque État souverain. Tant que la stratégie régionale de l'aviation dans la région du Pacifique n'aura pas livré un nouveau cadre de réglementation régional, le pouvoir de réglementation continuera de relever de chaque organisme de réglementation national de l'aviation civile des PEID du Pacifique.

4.5 Face à ces défis fondamentaux auxquels font face les PEID du Pacifique, la Nouvelle-Zélande propose, pour soutenir le renforcement des capacités de ces pays dans le domaine de la sûreté de l'aviation, un ensemble de mesures concrètes, présentées en appendice à la présente note, qu'elle invite l'OACI, les grands États et les partenaires de développement à examiner.

-----