



CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

Point 5 : Renforcement des capacités et assistance technique

PROMOTION DE LA STRATÉGIE ET DES ACTIVITÉS OACI D'ASSISTANCE ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient une description générale du Programme du soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté et des activités entreprises par l'OACI pour aider les États membres à appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17. Elle met l'accent sur la nécessité continue de contributions financières et en nature pour compléter le budget du Programme ordinaire de l'OACI et maximiser les efforts qui sont faits pour aider les États à confronter les risques pour la sûreté de l'aviation et relever les défis que présente l'application de l'Annexe 17.

Suite à donner : La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à reprendre à son compte les conclusions et recommandations du paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

Le Programme OACI de sûreté de l'aviation établi, par les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, le niveau de référence de la sûreté de l'aviation dans les États membres. En application de son Programme universel d'audits de sûreté (USAP), l'OACI évalue l'application des SARP de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 relatives à la sûreté de l'aviation. Consciente des vulnérabilités qui peuvent être exploitées n'importe où pour commettre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, et reconnaissant que tous les États ne disposent pas des ressources nécessaires pour respecter intégralement les SARP en question, l'OACI aide les États à développer et à maintenir la capacité nécessaire de sûreté de l'aviation. Cette approche systémique de l'amélioration globale de la sûreté de l'aviation se repose sur trois piliers: a) des SARP, pour définir la performance attendue, b) l'USAP, pour évaluer cette performance, et c) le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté, pour aider directement les États à améliorer cette performance. L'assistance est cruciale pour que le transport aérien du monde puisse être sûr et robuste.

2. CADRE DE LA POLITIQUE D'ASSISTANCE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1. Il est reconnu dans l'Appendice F à la Résolution A37-17, *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, que certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et que, faute de ressources financières, techniques et matérielles, ils ont du mal à appliquer intégralement les mesures de prévention. Cette résolution confirme que l'OACI est bien le chef de file mondial de la facilitation et de la coordination de l'assistance et de l'appui aux États, invite les États à demander l'aide de l'OACI, les appelle à tirer parti des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et demande instamment à tous les États d'accroître l'assistance aux pays qui en ont besoin et d'apporter leur appui financier aux activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation.

2.2 Dans la Déclaration sur la sûreté de l'aviation qu'elle a adoptée à sa 37^e session, l'Assemblée de l'OACI prie instamment les États de renforcer la coopération internationale pour contrer les menaces contre l'aviation civile. Ce renforcement consisterait entre autres à apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie.

2.3 La Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) que le Conseil a adoptée et que l'Assemblée a reprise à son compte à sa 37^e session, établit sept focalisations stratégiques des activités OACI de sûreté de l'aviation pour la période 2011 à 2016, qui succèdent au Plan d'action de l'Organisation. La focalisation stratégique « Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États » vise expressément la promotion des efforts de renforcement de la capacité, l'augmentation du niveau de sensibilisation aux questions de sûreté et l'amélioration de la formation et des services consultatifs.

3. PROMOTION DES EFFORTS DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

3.1 Conformément au cadre de la politique d'assistance à la sûreté de l'aviation, le Secrétariat aide activement les États à remédier aux carences mises en évidence par les audits USAP. Ces nouveaux efforts sont guidés par la Stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté qui établit les paramètres et la méthode de gestion de l'assistance aux États. Vu le grand nombre d'États qui pourraient bénéficier d'une assistance sous l'égide de l'OACI, la priorisation des projets nationaux est au cœur de la Stratégie, qui tient compte : des problèmes graves de sûreté (PGSu) validés et d'autres carences graves mises en évidence par les activités d'audit ; l'exploitation aérienne et d'autres indicateurs des risques ; et la mesure dans laquelle les États sont engagés et disposés à accepter l'assistance et à poursuivre les améliorations. L'OACI continue de prêter une assistance moins cruciale, à la demande des États, par exemple sur la base d'un recouvrement des coûts, selon ses autres priorités et la disponibilité de ressources appropriées.

3.2 En application de la Stratégie, les plans nationaux d'amélioration (SIP) sont les principaux outils que l'OACI utilise pour documenter et convenir avec les États assistés les rôles, responsabilités, engagements, résultats escomptés et résultats effectifs de chacun. Les SIP permettent à l'OACI et aux États de se fixer un point de référence unique à respecter pour l'action coordonnée de toutes les parties intéressées afin de remédier aux carences de la sûreté de l'aviation. De plus, les SIP documentent les activités, ce qui permet de suivre l'efficacité de la mise en œuvre et d'apporter, aux besoins, les ajustements nécessaires.

3.3 L'OACI a institué le Groupe ad hoc sur le partenariat pour le renforcement des capacités AVSEC pour coordonner l'assistance dans le monde. Présidé par l'OACI, le groupe ad hoc est le lieu de rencontre désigné pour l'échange d'information et la coordination des activités d'assistance, pour promouvoir les partenariats, éviter le chevauchement des efforts, sensibiliser l'OACI à la situation de l'assistance et promouvoir les meilleures pratiques dans la conception et le déroulement des projets d'assistance. La nécessité d'un échange prudent de renseignements délicats sur la sûreté présente un défi constant pour la coordination des activités d'assistance. Si d'une part, la divulgation de ces renseignements à des tiers favorise l'efficacité et le ciblage de l'assistance, d'autre part elle peut révéler des détails sur les vulnérabilités et les relations bilatérales que les États ne sont pas disposés à dévoiler. Pour remédier à cette situation, l'OACI utilise une Liste pour le soutien à la mise en œuvre et l'assistance au développement (ISDAL) qui permet l'échange en ligne de renseignements de base et facilite les contacts bilatéraux en vue d'obtenir des renseignements plus détaillés.

3.4 L'appui à la régionalisation de l'assistance a inspiré la création du modèle de Programme coopératif OACI de sûreté de l'aviation (CASP). Composé d'États partenaires de mêmes régions qui partagent des objectifs de renforcement de la sûreté de l'aviation et qui ont participé financièrement à son fonctionnement, sous les auspices de l'OACI et avec le plein appui du Secrétariat, un CASP fournit à ses membres une assistance et de la formation ciblées. Donnant suite à la Déclaration conjointe adoptée par la Conférence régionale de Bahreïn, le Secrétariat collabore avec 11 États participants pour formuler une proposition de CASP au Moyen-Orient en vue de répondre aux besoins propres à leur région. Cette proposition a été acceptée à une réunion régionale préparatoire tenue à Bahreïn les 27 et 28 juin 2012. Il est prévu qu'une cérémonie de signature se tiendra au moment de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation pour célébrer l'établissement du CASP-Moyen-Orient. Le Secrétariat accueillerait favorablement toute occasion de formuler des propositions de CASP avec d'autres groupements régionaux d'États.

3.5 Le Secrétaire général a établi la Commission d'examen et de suivi de l'assistance (MARB) en décembre 2011 pour mieux focaliser les activités OACI d'assistance à la sûreté et à la sécurité de l'aviation sur les carences mises en évidence pendant les audits USAP et les activités de suivi de la sécurité, en vue de renforcer la coordination interne et de superviser à un haut niveau la gestion des programmes pertinents. Présidé par le Secrétaire général et composé de fonctionnaires de rang supérieur du Secrétariat, la MARB rend régulièrement compte au Conseil des progrès réalisés.

3.6 Le Programme OACI de sûreté de l'aviation est financé par des ressources du budget ordinaire, mais l'OACI n'en accueille pas moins favorablement toute assistance financière et toutes contributions en nature supplémentaires des États pour améliorer la sûreté de l'aviation, en particulier par des activités de renforcement des capacités. Ces contributions servent notamment à étayer les projets d'assistance de l'OACI réalisés au titre des SIP et à financer les déplacements des experts en sûreté de l'aviation détachés à des activités d'assistance pendant de brèves périodes.

4. SENSIBILISATION ACCRUE AUX QUESTIONS DE SÛRETÉ

4.1 En 2011 et 2012, en collaboration avec plusieurs États, l'OACI a tenu des Conférences régionales de sûreté de l'aviation à Bahreïn, Caracas, Dakar, Kuala Lumpur, Moscou et New Delhi pour évaluer les progrès de l'application de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation. Avec la participation de directeurs généraux et d'autres hauts responsables des États, d'organisations régionales et de groupes professionnels de l'aviation, ces conférences ont constitué un lieu de rencontre très bienvenu pour l'échange de renseignements et elles ont publié des Déclarations conjointes dans lesquelles elles prennent acte des progrès et des principaux défis de la sûreté de l'aviation à l'échelon régional, ce qui renforce la sensibilisation aux questions de sûreté. Ayant constaté le succès de ces conférences et de leur contribution à la préparation de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, le Secrétariat explore

maintenant d'autres activités qui contribueront à sensibiliser de façon rentable aux questions de sûreté. L'augmentation de quatre à sept postes d'expert régional en sûreté de l'aviation, maintenant affectés dans toutes les régions de l'OACI, contribuera encore plus à cette sensibilisation.

5. FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.1 La formation à la sûreté de l'aviation fait depuis longtemps partie intégrante de l'assistance aux États. Celle qui est dispensée par l'OACI comprend des cours et ateliers normalisés sur des matières qui vont des sujets techniques de base à la gestion de premier échelon, les ateliers portant principalement sur la formulation de programmes de sûreté de l'aviation. Pour améliorer les qualifications et les compétences professionnelles, le Secrétariat a entrepris une revue très poussée des programmes de formation de l'OACI et de leur matériel didactique pour veiller à ce qu'ils traitent comme il convient des menaces actuelles et émergentes, qu'ils traduisent les meilleures pratiques de la sûreté de l'aviation et appliquent des principes, méthodes et moyens d'éducation et de formation modernes des adultes. Le résultat envisagé comprendra un ensemble de programmes de formation modernisés qui feront le meilleur usage des méthodes d'apprentissage dirigé par des instructeurs, en ligne et mixte.

5.2 L'OACI a développé son réseau mondial de Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) en les portant au nombre de 23. Un mécanisme d'évaluation continue de ces centres a été établi pour veiller à ce qu'ils dispensent une formation de haute qualité. Tous les centres sont évalués au moins une fois tous les trois ans en fonction de critères d'approbation établis pour vérifier s'ils continuent de satisfaire les conditions de leur agrément. L'objectif premier des cours de formation à tous les centres est que les participants retournent dans leur administration nationale ou aéroportuaire en ayant les connaissances qui leur permettront de mettre au point et/ou d'appliquer des programmes AVSEC conformes aux spécifications de sûreté de l'aviation et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de facilitation connexes. L'OACI encourage les États à utiliser directement dans leur programme national de formation ses mallettes pédagogiques de la sûreté de l'aviation.

6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à conclure :

- a) que la mise en œuvre uniforme et concertée des SARP relatives à la sûreté de l'aviation revêt une importance primordiale ; et
- b) que les activités d'assistance de l'OACI contribuent à améliorer l'application des mesures de sûreté de l'aviation.

6.2 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à recommander :

- a) que l'OACI continue de faire porter ses efforts sur l'assistance à la sûreté de l'aviation ; et
- b) que les États membres contribuent volontairement en nature et en espèces à l'amélioration de la portée et de l'efficacité des activités OACI de renforcement de la sûreté de l'aviation.