# LAIBARAS SALABINAS SALABIN

Renforcement de La sécurité pour l'essor de l'aéronautique en Haïti.



# I-Pour un meilleur Système de surveillance de la sécurité au niveau de l'aviation civile en Haïti.



Photo officielle à l'issu de la Rencontre: Le Directeur Général de l'OFNAC : Olivier Jean, entouré de Directeurs et cadres de l'institution et des délégations de l'OACI et TRANSPORT CANADA.

Dans le cadre du projet « NO COUNTRY LEFT BEHIND », l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) a mené, du 3 au 14 septembre 2018, avec Transport Canada une mission conjointe à Port-au-Prince. Ayant pour but de renforcer le système de surveillance de la sécurité aérienne en Haïti, cette mission était l'occasion de conduire des ateliers de travail pour permettre au personnel de la DSACH de bien appréhender les questions de protocole, outil principal utilisé par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) à chaque fois qu'il s'agit d'évaluer le niveau de mise en œuvre effective d'un système national de supervision de la sécurité.

Ces deux semaines de travail ont également facilité la revue partielle de la documentation réglementaire et technique mise à la disposition des Inspecteurs, particulièrement dans les domaines de la surveillance des opérations aériennes, de la navigabilité des aéronefs, de la navigation aérienne et des aérodromes et aides au sol.

«NO COUNTRY LEFT BEHIND» est un projet piloté et financé par l'OACI.

# II-Le CONSULAR GROUP s'intéresse à la coordination de la Recherche et du sauvetage en Haïti.





1-Le Responsable de SAR : Hantz Celestin entouré des distingués représentants du CONSULAR GROUP 2-Le Responsable de SAR exhibant le bienfondé de la recherche et du sauvetage aux représentants du CONSULAR GROUP.

Le CONSULAR GROUP regroupant les ambassades des pays tels que : Les Etats-Unis, le Canada, La France, La Grande Bretagne, Le Japon, Le Brésil, La République dominicaine, se montre très intéressé aux initiatives de recherche et de Sauvetage. Le 5 septembre 2018, à l'Ambassade américaine, Monsieur Hantz Célestin, Responsable de SAR à l'OFNAC a exposé aux principaux représentants consulaires l'intérêt de tenir, de promouvoir la coordination de la Recherche et du Sauvetage initiée à travers le CONASARA. A noter que la Nonciature apostolique du pays était aussi présente, de même que la DPC et La Croix rouge Haïtienne.

Les échanges de cette rencontre promettent l'amplification des efforts déjà consentis par les différents acteurs impliqués dans ladite initiative, où il est important de vulgariser et de se motiver, de sensibiliser la population haïtienne et de s'équiper davantage, afin de sauver des vies à n'importe quel moment d'alerte de détresse.

# III-La Direction du Transport Aérien (DTA), une entité de règlementation et de contrôle.

L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) est l'organisme de l'Etat chargé de l'organisation et de la règlementation de l'aviation civile en Haïti. Créé par le décret du 29 septembre 1980, sa principale mission est de déterminer les conditions dans

lesquelles s'effectue et fonctionne l'aviation civile en Haïti, de veiller à l'application des normes prescrites par la législation et les conventions internationales sur l'aviation civile et aussi d'organiser les opérations de recherche et de sauvetage d'aéronefs. Il comporte plusieurs entités: La Direction de la Navigation Aérienne (DNA), la Direction de la Sécurité au niveau de l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH), la Direction de la Sureté de l'Aviation Civile et de la Facilitation (DSAF) et la Direction du Transport Aérien (DTA). Cette dernière, dont l'actuel Directeur est Monsieur Arnold Franck, joue un rôle très spécial au sein de l'OFNAC; elle vous est présentée dans les lignes qui suivent.

### III-I-La mission de la Direction du Transport Aérien (DTA)

La DTA assure le développement du transport aérien international et domestique suivant les normes et politiques établies par le gouvernement. Elle assiste la Direction Générale de l'OFNAC en tout ce qui a trait aux relations internationales en matière d'aviation civile. Elle assure la gestion des droits de trafic et l'approbation des programmes d'exploitation des compagnies aériennes. Elle gère les autorisations de survol du territoire national et d'atterrissage dans les aéroports de la République d'Haïti et négocie les accords bilatéraux de transport aérien tout en assurant leur suivi. Elle collecte, analyse, et diffuse les données statistiques relatives aux passagers, frets, courriers, avions et compagnies. Elle prend en compte les doléances des passagers et en assure le suivi.

Cette entité comprend deux divisons : Une des Affaires Juridiques et l'autre, des Études Économiques.

- La Division des Affaires Juridiques de la DTA fournit de l'assistance dans la négociation des accords et dans la rédaction des aspects juridiques de ces accords. Elle fournit des consultations sur tout aspect relatif au droit aérien international et réglementations internationales, ainsi qu'aux organisations internationales de transport aérien. Elle étudie et rédige tous les textes de lois relatifs au transport aérien. Finalement, elle étudie les aspects juridiques des dossiers de transport aérien : demande de permis d'exploitation et autres.
- La Division des Études Économiques a pour mission de produire des analyses de marché visant à orienter les décisions de la direction générale. Elle effectue les études des barèmes et taux applicables à la navigation aérienne, approuve les tarifs et/ou les taux exigés au paiement des services aériens, détermine le nombre de transporteur à autoriser sur les segments de marché et enfin publie les statistiques de transport aérien.

Voici un modèle de ses publications périodiques des statistiques de transport aérien :

### III-II-Publication des statistiques de transport Aérien du mois de janvier à juin.

Trafic Aérien Commercial de l'Aéroport International de Port-au-Prince pour l'année 2018

Année Mc 2018 Jan Pév	Mols		MOUVEMENTS	Passagers									
<del> </del>			d'aéronefs	Embarqués	Passagers Débarqués	Total	En transit direct	Embarquées	Débarquées	Total Fret	Embarquées	Débarquées	Total Poste
	1		Total					(eu	e)		(en kg)	(en kg)	
Jan Pē		Service International Régulier	840	58938		108304	1835				252	2262	2514
net Fê <sub>y</sub> M		Service International Non-Régulier	820		10513	33035		105536	300680	406216	•		•
Fé, M		Total international	1660	81460	59879	141339	1835	147771	328412	476183	252	2262	2514
- π	Janvier	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	738	1777	1681	3458							
- π		Total transport aérien commercial	2398	83237	61560	144797	1835	147771	328412	476183	252	2262	2514
ψ. ≥		Services exclusif de fret/Services postaux	24		·			18180	77922	96102			
4g ≥		Aviation générale	78		•	-		•				•	•
age N		Service International Régulier	762	47812	43415	91227	3089	27511	24500	52011	549	1864	2413
ş z		Service International Non-Régulier	206	16591	9621	26212		35549	279555	315104			
P. P. P.		Total international	1468	64403	53036	117439	3099	63060	304055	367115	549	1864	2413
*	Février	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	640	1886	1891	3777					Ī		
2		Total transport aérien commercial	2108	66289	54927	121216	3099	63060	304055	367115	549	1864	2413
*		Services exclusif de fret/Services postaux	72					35549	279555	315104			
ž		Aviation générale	190									•	
ž		Service International Régulier	858	55747	53331	109078	2991	44531	30880	75521	2326	1944	4270
*		Service International Non-Régulier	740			26507		98415		364283			
ž		Total international	1638	70402	65183	135585	2991	142946	296858	439804	2326	1944	4270
	Mars	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	877	2121	2173	4294					·		
_		Total transport aérien commercial	2416	72523	67356	139879	2991	142946	296858	439804	2326	1944	4270
_		Services exclusif de fret/Services postaux	26	•	•			75690	188153	263843			
		Aviation générale	182	•	-	•		•				•	•
L		Service International Régulier	918			102880	4155				174	2171	2345
_		Service International Non-Régulier	722	11718	11667	23385		226609	401953	628562		•	
_		Total international	1640	•	4,	126265	4155	285007	423976	708983	174	2171	2345
Ý	Avril	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	746										•
_		Total transport aérien commercial	2386	70415	59954	130369	4155				174	2171	2345
_		Services exclusif de fret/Services postaux	06		•	-		526609	401953	628562			
		Aviation générale	186		•			•				·	٠
L		Service International Régulier	968		46253	298352	3558		34434		1555	2391	3946
_		Service International Non-Régulier	678										
_		Total international	1574	£	4,	12	3558	231523	282009	513532	1555	2391	3946
_	Wa	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	724										
_		Total transport aérien commercial	2298	966336	59443	125130	3558				1555	2391	3946
_		Services exclusif de fret/Services postaux	06					153588	246613	400201			
		Aviation générale			•						·	•	•
L	ſ	Service International Régulier	066	57883	63892	121775	3011	86727	34407	121134	489	2664	3153
_		Service International Non-Régulier	840					161669					
_		Total international	1830	67188	73083	140271	3011	248396	346125	594521	489	2664	3153
<u>-</u>	uln	Trafic Aérien Local Régulier et Non-Régulier	¥06	2142	2053	4195							
		Total transport aérien commercial	2734	69330	75136	144466	3011				489	2664	3153
		Services exclusif de fret/Services postaux	35					161669	311718	473387	•		-
_		Aviation générale	25		•				•		•	·	•

### IV-La piraterie aérienne.

Habituellement, deux types d'incidents affectent l'aéronautique civile. C'est soit l'accident ou du moins l'agression portant sur un bateau ou un aéronef. Ces incidents correspondent aux politiques de sécurité et de sureté. Dans le cas de l'agression, il est souvent question de piraterie maritime ou de piraterie aérienne.

Généralement, la piraterie aérienne est définie comme un acte de violence ou d'intimidation commis à bord d'un aéronef par une ou plusieurs personnes armées, pour des motivations très variable. Elle se manifeste par le détournement de l'appareil qui est un acte volontaire exécuté sous la contrainte et la menace, par un groupe d'individu s'étant rendu maitre de l'aéronef par la force, exerçant une menace contre la sécurité, la vie des passagers et de l'équipage. Cet acte est de nos jours associé au terrorisme. Voilà l'une des raisons de sa prise en compte par tous les états œuvrant dans l'industrie aéronautique, plus particulièrement dans l'aviation civile.





1-Photo du déroulement de la rencontre 2-Le Directeur Général, Olivier Jean entretenant avec les responsables de la Navigation Aérienne : Messieurs Philippe Lubin, Directeur de la NA et Reginald Guignard, chef de la Division AIS

L'OFNAC, dont la mission est la gestion de l'aviation civile d'Haïti, s'y implique décisivement. Le lundi 24 septembre 2018, il a participé à la réunion du Centre de Coordination Unifié (CCU) à Servotel, une rencontre préparatoire de mobilisation, d'organisation dune simulation sur la piraterie aérienne à l'aéroport international Toussaint Louverture. Le Directeur Général, Olivier Jean; Le Directeur de la Navigation Aérienne, Monsieur Philippe Lubin; le chef de Division AIS, Réginald Guignard; le Responsable de RCC, Richard Roussel ainsi que des représentants de la Direction de la Sureté de l'Aviation civile et de la Facilitation (DSAF) étaient présents marquer l'apport de l'OFNAC à la coordination de cet exercice qui allait se produire dans trois jours, le jeudi 27 septembre 2018.

En effet, à cette date, les différents acteurs impliqués dans la réalisation de l'exercice se sont réunis pour y prendre part et jouer leur partition comme prévu. Les

institutions partenaires représentées étaient : l'AAN, la PNH, le CAN (Centre Ambulancier National), Les Transporteurs Aériens, La DPC, ainsi que l'OFNAC



Photo de groupe à l'issu de la Rencontre.





1-Le Responsable de SAR : Hantz Céléstin entouré des distingués représentants du CONSULAR GROUP 2-Le Responsable de SAR exhibant le bienfondé de la recherche et sauvetage

Le Scénario était qu'un Boeing 727 de la ligne « PLANET AIR » ayant quitté Kingston (La Jamaïque) pour se rendre à Port-au-Prince avec 71 personnes dont 65 passagers est pris en otage par 4 pirates de l'air, en final, à environ 10 nautiques, à une vingtaine de kilomètres d'Haïti à peu près. Ces derniers réclamaient la libération inconditionnelle de leur 4 autres confrères jamaïcains en détention au centre pénitentiaire de la Croix-des-Bouquets et menaçaient de tuer, toutes les 30 minutes,

un otage si les autorités faisaient fi de leur requête. La tour de contrôle, ayant reçu leur commande a alerté le danger. Quand le CPIS (Corps de Protection Incendie et Sauvetage) au niveau de l'AAN s'en est approprié, suivant les règlements en vigueur en ces genres de situations, il a activé le CCU, a établi le PCU, et a permis à la tour de contrôle d'emmener l'engin à son isolement afin d'activer le plan de mesures d'urgences relatives à la circonstance. Finalement, le cours de la négociation que cela exigeait a diverti les preneurs d'otage ; alors, les agents de SWAT ont pénétré dans l'avion pendant que les preneurs d'otage s'apprêtaient à libérer un passager et les ont capturé tous les quatre. A part deux blessés, tout le monde est sorti sain et sauf de cette situation.







Photos (3) de certaines scènes d'exercice prises par Séné Evelyne Joane, de l'AAN.

# V-L'OFNAC engagé dans la prévention et le sauvetage face aux saisons cycloniques.







Photos (3) de certaines scènes d'exercice du SIMEX 2018.

Le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT), à travers la Direction de la Protection Civile, réalise annuellement un grand Exercice National de Simulation appelé SIMEX. A travers cette activité, il entend dynamiser l'efficacité de la Direction de la Protection Civile (DPC) et de l'ensemble du Système National de Gestion des Risques et des Désastres (SNGRD). Cette année, le SIMEX a été mené du 2 au 3 août à travers les départements des Nippes, du Sud et de l'Ouest.

L'ex Premier ministre Jack Guy Lafontant, lors dune conférence de presse donnée à la Primature, le 28 mai dernier, a lancé les préparatifs visant à protéger les vies et les biens des citoyens durant les saisons cycloniques 2018-2019. Cette déclaration est cohérente à la position du Directeur de la Protection Civile (OPC), Jerry Chandler, pour qui cette préparation n'est pas une option, mais plutôt l'engagement constant de son institution

à accompagner la population surtout dans les mauvais moments ; d'où une obligation citoyenne pour la sauvegarde des vies et des biens.

Les opérations de simulation, comme annoncé, débutées au Centre d'Opération d'Urgence National (COUN) à Port-au-Prince, se sont déroulées respectivement dans les départements de l'ouest, du Sud et des Nippes le jeudi 2 août 2018 au niveau des Centres d'Opération d'Urgence Départementales (COUD). Ces activités ont pris fin le vendredi 3 août 2018 et ont permis à la DPC d'évaluer les actions de préparation des structures de protection et leurs capacités d'intervenir en cas d'urgence ou de désastre tout au long de la période cyclonique, par la mise en œuvre d'une stratégie de travail autour de quatre grands axes : la coordination, l'information et la communication, la préparation, les réponses et les actions d'atténuation.



Les Représentants de l'OFNAC, d'où, Messieurs Richard Roussel et Hantz Céléstin, Responsable de JRCC et de SAR.

Dans le cadre de cet exercice hydrométéorologique, les acteurs (400 personnes environ) ont simulé le passage d'un cyclone de catégorie 4, baptisé PETER. Il a été question dans ce scénario que le système PETER touche le grand Sud, environ 6 à 12 heures à partir du lancement de la pré-alerte. Le travail de l'OFNAC consistait à retrouver un bateau égaré sous les menaces du vent et des secousses maritimes. Le Centre de Coordination, de Recherche et de Sauvetage (RCC) à l'OFNAC est alerté de la disparition d'un bois fouillé en provenance de l'Ile-à-vache. Les études menées au niveau du RCC selon les critères météorologiques, plus précisément sur la direction du courant marin, ont permis de localiser l'épave sur les rives d'Aquin.

# VI-Les 27ème et 28ème Réunions de la Recherche et du Sauvetage.



Le Commissaire divisionnaire Marc Justin, Responsable de la POLIFRONT, exposant le bienfondé de son apport au CONASARA.

Le CONASARA se réunit le dernier mardi de chaque mois où tous les acteurs le constituant s'asseyent pour planifier sur la Recherche et le sauvetage. Durant les mois d'août et de septembre, les 27ème et 28ème réunions ont offert, chacune, un climat très distinct, selon de nouvelles implications de partenaires à la cause.

Tout d'abord, la 27ème qui a eu lieu le mardi 28 août 2018 à Servotel comme d'habitude s'est tournée autour de la nécessaire collaboration de la Police Frontalière de la PNH (POLIFRONT) avec les initiateurs de cette coordination. En ce sens, un exposé sur l'importance d'une sécurité étatique des frontières entre Haïti et la République Dominicaine s'imposait et a été présenté par le Commissaire Divisionnaire Marc Justin, Responsable de cette unité spécialisée. Ce dernier a mis l'accent surtout sur l'indispensable partenariat « OFNAC-POLIFRONT », un partenariat-clé dans la Recherche et sauvetage, sachant que cette unité de police se sert déjà de drones pour son travail qui s'étend sur une longueur de 388 kms. Ce rapport requérant des Canaux, beaucoup de formations et d'entrainements, jettera les nouvelles bases de l'institutionnalisation de la recherche et du sauvetage sur le territoire national.





1-Photo de l'assemblée. 2-Le Responsable de SAR lors de son intervention durant la Réunion.

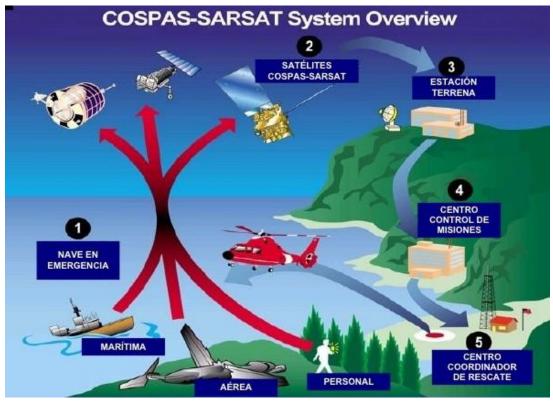


Photo officielle à l'issu de la rencontre.

La 28ème rencontre s'était déroulée le mardi 28 septembre 2018 au local d'AYITI AIR ANBILANS, pour une seconde fois durant cette année. Monsieur Hantz Célestin, responsable de SAR, a présenté le système COSPAS-SARSAT comme point phare du jour. De son exposé, il faut retenir ce qui suit:

COSPAS-SARSAT ou *«localisation par satellite pour les opérations de recherche et de sauvetage »* est un système mondial de satellites conçu pour fournir des informations d'alerte et de localisation dans le but précis d'assister pertinemment les opérations de recherches et de sauvetage. A partir du réseau de ses satellites, le COSPAS-SARSAT reçoit les signaux émis, par un transmetteur dénommé « Radiobalise » de Localisation des Sinistrés (RLS) sur la bande de fréquence 406MHZ ou 121.5 MHZ, en cas de détresse ou d'urgence d'un navire, avion ou personne. Ces

signaux sont utilisés pour déterminer les coordonnées et la localisation de l'appareil ou de la personne concernée à transmettre au bureau de recherche (ou installations au sol) le plus proche de la catastrophe. Quand c'est possible, la position GPS peut être contenue dans l'information pour rendre la localisation plus aisée.



Démonstration en dessin de l'importance du système COSPAS-SARSAT.

Ce système visant à apporter, dans le monde entier, un soutien efficace à tous les organismes responsables des opérations maritimes, aéronautiques ou terrestre, est composé :

- de balises de détresse qui émettent des signaux en cas de détresse, (ELT pour les utilisateurs aériens, EPIRB activées sur un bateau, ou PLB activées par des individus tels que les alpinistes),
- 2. d'instruments installés à bord de satellites détectant les signaux émis par les ELT,
- 3. de stations terriennes de réception (LUT), recevant et traitant les signaux transmis par le satellite, pour générer les alertes de détresse,
- 4. des centres de contrôle de mission (MCC) pour recevoir les alertes produites par les LUT et les envoyer soit à un centre de coordination de sauvetage (RCC) ou à un point de contact SAR, ou encore à un autre MCC.

Il faut signaler durant la rencontre l'intéressant débat allumé par la présence de certains représentants du secteur privé des affaires, entre ceux-là et le Représentant de la SEMANAH. Cette partie finale de la Réunion s'est avéré une vulgarisation des recommandations utiles à l'avancée de la recherche et du sauvetage par l'Etat haïtien.







1-Le Responsable de SAR, Hantz Céléstin lors de son intervention durant la Réunion.

<sup>2-</sup>Pierre André Richard de la MARINE MOTORS lors d'un échange prolifique avec Mr Carlo Cérome, Directeur de la planification a la SEMANAH.

<sup>3-</sup>Photo officielle à l'issu de la Réunion.

## *LE SAVIEZ-VOUS ?*

# VII-L'OACI en quelques lignes

https://oaci.delegfrance.org/L-OACI-en-quelques-lignes

Dernière modification: 27/02/2018

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a été créée par la Convention de Chicago le 7 décembre 1944. Elle est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies chargée d'établir le cadre règlementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.



Le logo officiel de l'OACI.

### VII-I-Les origines de l'OACI

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a été créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, connue aussi sous le nom de Convention de Chicago, adoptée le 7 décembre 1944. Elle est devenue une institution spécialisée des Nations Unies en 1947, mais elle conserve une certaine autonomie et une forte spécificité en matière de gouvernance et de modalités d'action.

Depuis l'origine, le rôle principal de l'OACI est d'établir le cadre règlementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. La Convention de Chicago, dans son préambule, lui donne aussi un rôle d'organisation économique services aériens, ceux-ci étant établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique.

D'autres objectifs se sont progressivement ajoutés aux activités de l'OACI et celles-ci affichent cinq objectifs stratégiques :

- 1. Sécurité.
- 2. Capacité et efficacité de la navigation aérienne,
- 3. Sureté et facilitation,
- 4. Développement économique du transport aérien,
- 5. Protection de l'environnement.



La Maison de l'OACI a Montréal, au Canada

### VII-II-Les organes de l'OACI

Au plan institutionnel, et conformément à la Convention de Chicago, l'OACI se compose :

- D'une Assemblée, composée des 192 États membres qui se réunit au moins une fois tous les 3 ans afin notamment d'élire les États représentés au Conseil, d'adopter le budget et les grandes orientations de l'Organisation;
- D'un Conseil permanent, composé de 36 États élus tous les 3 ans, en fonction de 3 (État d'importance critères majeure dans le transport aérien ; État contribuant le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne. État assurant la représentation au Conseil de toutes les régions) dans le but d'adopter des normes pratiques recommandées internationales. figurant en annexe de la Convention;
- D'une Commission de Navigation Aérienne, dont les 19 membres sont des experts indépendants nommés par le Conseil afin d'examiner et recommander les modifications nécessaires aux annexes;
- D'un Secrétariat permanent qui assiste l'organisation des travaux de l'OACI, via notamment un Bureau du transport aérien, un de la navigation aérienne et un de coopération technique, et dont le Secrétaire général est élu par le Conseil pour 3 ans ;
- De sept Bureaux régionaux accrédités auprès d'États membres de l'OACI afin de promouvoir et assister à la mise en place des normes et pratiques

internationales recommandées .

Bureau Asie et Pacifique (APAC), Bangkok.

Bureau Afrique orientale et australe (ESAF), Nairobi.

Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT), Paris.

Bureau Moyen-Orient (MID), Le Caire.

Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC), Mexico.

Bureau Amérique du Sud (SAM), Lima.

Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF), Dakar.

### VII-III-Les fonctions de l'OACI

S'appuvant sur les travaux de la Commission de Navigation Aérienne, le adopte Conseil des normes pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) qui sont ensuite mis en place par les États et participent au bon fonctionnement de l'aviation civile internationale. A ce jour, l'OACI gère plus de 12 000 SARP ventilées dans les 19 Annexes et les cing PANS à la Convention de Chicago. Dans le domaine de la sécurité et de la navigation aérienne. l'OACI a mené un important travail d'identification des priorités en adoptant respectivement le GASP (Global Aviation Safety Plan, soit « Plan pour la Sécurité de l'Aviation dans le Monde ») et le GANP (Global Air Navigation Plan, soit « Plan Mondial de Navigation Aérienne »). Ces deux documents cadres pour les Objectifs stratégiques « sécurité » et « capacité et efficacité de la navigation aérienne » ont vocation à orienter les futures actions de l'OACI dans le contexte d'une croissance continue du trafic aérien. L'OACI a également ratifié en novembre 2017 le Plan mondial de sûreté de l'aviation (GASeP, Global Aviation Security Plan), qui établit des objectifs et des initiatives de sécurité ciblés tout en assurant la coordination efficace des activités de sécurité complémentaires entre toutes les parties prenantes. Des documents cadres similaires sont actuellement envisagés pour les autres Objectifs stratégiques de l'Organisation.

En complément de sa fonction de créatrice de normes mondiales pour l'aviation civile internationale, l'OACI a établi un programme d'audit de ces normes dans le domaine de la sécurité aérienne en 1997 (USOAP:

Programme Universel d'Audits de Supervision de la Sécurité) puis de la sûreté aérienne en 2002 (USAP: Programme Universel d'Audits le Secrétariat Sûreté) que de l'Organisation est chargé de mettre en œuvre. Sur la base des résultats de ces audits, l'OACI est ainsi en mesure d'identifier les faiblesses éventuelles et d'apporter une assistance aux États dont la réglementation nationale ne satisfait pas aux standards internationaux. L'Organisation offre également des moyens de coopération technique, via le Bureau de la Coopération Technique (TCB), pour appuyer techniquement les États souhaitant mener, à leur frais, tout type de projet en lien avec l'aviation civile



**L'ALBATROS**; No 7, aout-septembre 2018

www.ofnac.gouv.ht

section.multimedia@ofnac.gouv.ht





