



ICAO

**Dixième Réunion du Groupe Régional Afrique et Océan-Indien de Sécurité de l'Aviation
(RASG-AFI/10)
7 Novembre 2024**

Point 4 de l'Ordre du Jour: Défis communs à la mise en œuvre identifiés parmi les membres du RASG-AFI et voie à suivre.

6.X. Critères de compétences des Inspecteurs d'Aviation Civile

(Présenté par le Gabon)

RÉSUMÉ	
Ce document présente les défis auxquels sont et seront confrontés les Etats de la région AFI dans la mise en œuvre des critères de compétences et de qualification (EC 4) des inspecteurs des aviations civiles, définis dans les questions de protocole USOAP CMA 2024 révisées..	
La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3 .	
Références:	<ul style="list-style-type: none"> • Doc 9734 Manuel de supervision partie A • Doc 10070 Manuel sur les compétences des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile • Questions sur le protocole USOAP CMA 2024
Objectif stratégique	A- Sécurité

1. INTRODUCTION

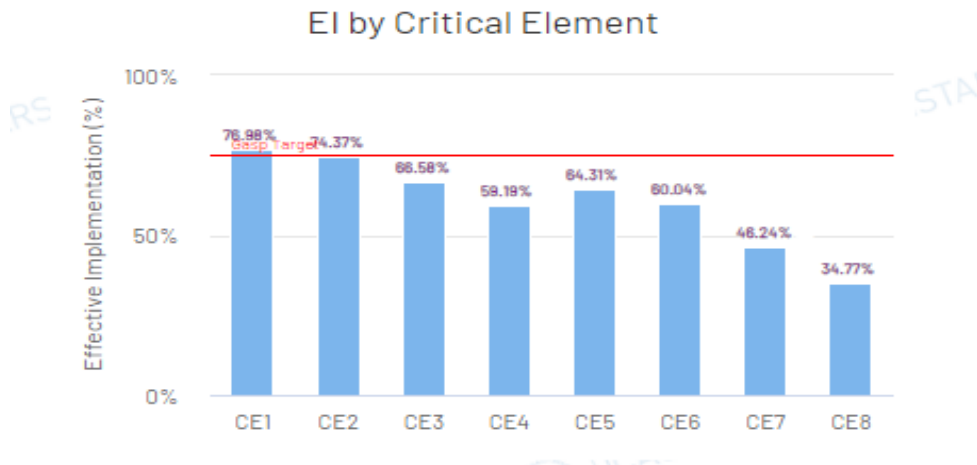
1.1. L'Édition 2024 des Questions de Protocole (QP) révisée sur la base de l'édition 2020 fait suite aux recommandations de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) (référence C-WP/15312) concernant l'intégration de l'évaluation de la mise en œuvre du programme de sécurité de l'État (SSPIA) aux activités traditionnelles de l'approche de surveillance continue (CMA) du programme universel d'audits de surveillance de la sécurité (USOAP) qui ont été approuvées par le Conseil de l'OACI le 4 mars 2022 (référence C-DEC 225/7).

1.2. Parmi les caractéristiques notables de cette édition 2024 des PQs, on peut citer l'ajout de PQs liées au système de gestion de la sécurité (SMS) aux domaines de la délivrance des licences et de la formation du personnel (PEL), des opérations aériennes (OPS), de la navigabilité des aéronefs (AIR), des services de navigation aérienne (ANS) et des aéroports et aides au sol (AGA), ainsi que l'ajout d'un ensemble de nouvelles PQs sur le programme de sécurité de l'État (SSP) en tant que nouveau domaine d'audit.

- 1.3. Par ailleurs, les PQ nouvellement ajoutées sur le SSP et le SMS auront un statut indéterminé et n'affecteront donc pas les scores de mise en œuvre effective (EI), jusqu'à ce qu'ils soient audités.
- 1.4. Cependant, les questions sur le protocole USOAP CMA 2024 révisées, notamment celles relatives à l'élément crucial 4 (EC-4), suscitent des préoccupations de fond dans leur mise en œuvre, eu égard au contexte actuel. L'accent étant porté sur les compétences et les qualifications minimales des inspecteurs de l'aviation civile qui doivent prendre en compte la licence et des qualifications compatibles avec leurs responsabilités professionnelles ; mais aussi, les exigences en matière d'expérience opérationnelle et technique adaptée aux services qu'ils sont tenus d'inspecter. Ce qui se traduit par une expérience avérée dans l'industrie de l'aviation civile.

2. ANALYSE

- 2.1 Le 10070 de l'OACI « Manuel sur les compétences des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile » donne des orientations sur le cadre de compétence des inspecteurs de l'aviation civile et les obligations de l'État en matière de surveillance en mettant l'accent sur le rôle des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (CASI), leur recrutement, l'évolution de l'environnement réglementaire dans lequel ils travaillent et la manière dont une approche fondée sur les compétences peut préparer les CASI à l'avenir.
- 2.2 Un Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile est une personne qualifiée autorisée par l'État à mener des activités de surveillance de la sécurité. La surveillance de la sécurité est une fonction exercée par un État pour garantir que les personnes et les organisations exerçant une activité aérienne respectent les lois et réglementations nationales relatives à la sécurité.
- 2.3 Le niveau de mise en œuvre actuel de l'EC 4 dans la Région AFI (59,19%), est en dessous de la moyenne mondiale, établie à 75% dans le Plan Mondial de Sécurité de l'Aviation (GASP). Les critères de compétences et de qualification définis dans la précédente version (avant celle de 2024) des questions de Protocole USOAP CMA n'ont pas permis aux Etats d'atteindre la moyenne mondiale requise pour le EC4 (voir schéma ci-dessous).



- 2.4 Les nouveaux critères de compétences et de qualification requièrent que les autorités d’aviations civiles disposent des inspecteurs de l’aviation civile des domaines d’audits de sécurité qui répondent à des critères hautement exigeants. Or, le contexte actuel des Etats de la région AFI ne permet pas aisément de répondre à cette préoccupation soulevée par le cadre des compétences et de qualification de l’USOAP CMA 2024. En effet, le personnel démontrant d’une licence et d’une expérience opérationnelle éprouvée se retrouve dans l’industrie (compagnies aériennes, ANSP, OMA etc..). La plupart des autorités d’aviations civiles puisent leur personnel au sortir des écoles spécialisées et les soumettent à un programme de formation afin d’en faire des inspecteurs de l’aviation civile. Ces programmes de formation ne sont pas orientés « qualification » en vue d’obtenir une licence aéronautique et par suite exercer les privilèges de celles-ci pour démontrer son expérience opérationnelle.
- 2.5 Quoique, l’objectif des autorités d’aviation civile soit de disposer des inspecteurs ayant un niveau de compétences et des qualifications au moins égal ou supérieur au personnel de l’industrie, la réalité de l’environnement aéronautique de la région AFI ne rend pas facile la deuxième composante, celle de la qualification au sens de l’USOAP CMA, qui s’assimile à disposer d’une licence ou d’une qualification et avoir exercé les privilèges de celle-ci.
- 2.6 De ce qui précède, il apparaît donc très difficile dans notre contexte, de trouver un personnel de l’inspectorat remplissant ces deux critères dans leur forme intrinsèque. Car envisager de débaucher les personnels actuels disposant de licence et ayant une forte expérience opérationnelle pour exercer les fonctions d’inspecteurs de la sécurité de l’aviation civile au sein d’une autorité d’aviation civile s’avère être difficile. La raison principale est liée à la politique de rémunération appliquée dans l’industrie qui est plus attractive que celle pratiquée par les autorités d’aviation civile.
- 2.7 De même, se pose l’indisponibilité sur le marché de l’emploi des profils recherchés tant pour l’industrie que pour les autorités d’aviation civile. Nul besoin de rappeler que le problème de l’insuffisance du nombre de professionnels de l’aviation se pose à l’échelle mondiale, et plus encore dans la région AFI.
- 2.8 L’application stricte des critères de compétences et de qualification définis dans l’USOAP-CMA 2024, va considérablement fragiliser le EC4 de nos systèmes d’aviation civile car ne disposant pas d’assez de personnels techniques répondant à ces critères. En plus clair, le nombre d’inspecteurs va diminuer et cela aura inévitablement un impact sur l’élément crucial sept (EC7) car ne pouvant plus assurer efficacement la surveillance des opérateurs par défaut de personnel technique suffisant voire qualifié.

3. SUITE À DONNER PAR LA REUNION

La réunion est invitée à :

- 3.1 Prendre en compte les informations présentées dans cette note de travail ;
- 3.2 Encourager l’OACI, avec l’appui des Organismes Régionaux de Supervision de la Sécurité (RSOOs) de la région AFI, à mettre en place un plan de transition pour permettre aux Etats de se conformer aux nouveaux critères de qualification des inspecteurs de l’aviation civile ;

- 3.3 Encourager l'OACI à mettre en place un mécanisme prenant en compte la qualification des inspecteurs habilités avant l'entrée en vigueur des questions de protocoles révisée de 2024 ;
- 3.4 Encourager les Etats membres et l'OACI à proposer des programmes de formation adaptée pour la mise à niveau des inspecteurs de l'aviation civile déjà qualifiés ;
- 3.5 Encourager les Etats à prendre en compte dans les mécanismes de recrutement les nouveaux critères de qualification des inspecteurs de l'aviation civile ;
- 3.6 Encourager l'OACI, les organisations régionales et les Organismes Régionaux de Supervision de la Sécurité (RSOOs) de la région AFI, dans le cadre de l'amendement des questions de protocole, à recueillir les avis des Etats sur des aspects pouvant avoir un impact majeur dans l'équilibre d'un système d'aviation civile et les incidences organisationnelles.

-- FIN --