



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**Neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation —
Région Afrique - océan Indien (RASG-AFI/9)**

9 novembre 2023

Point 6 : Difficultés communes de mise en œuvre identifiées par le RASG-AFI et solutions possibles

(Présenté par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note de travail présente une vue d'ensemble des difficultés rencontrées par les États membres du RASG-AFI dans le respect de leurs obligations en matière de sécurité vis à vis de la Convention de Chicago et propose des solutions possibles.

Objectifs stratégiques

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, et Capacité et Efficacité de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 En dépit des difficultés rencontrées par les États membres du RASG-AFI dans la réalisation des objectifs et cibles mondiaux, il convient de noter qu'ils ont pu améliorer leur taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité en le portant de 55,72 % l'an dernier, à 57,79 % en 2023, alors que la moyenne mondiale est passée de 67,50 % à 68,9 %.

1.2 La présente note de travail est basée sur les résultats des activités de l'USOAP-CMA et les données correspondantes sont tirées principalement du Cadre en ligne (OLF) et du système iSTARS, des données agrégées pour le RASG-AFI. L'analyse sera principalement axée sur les cinq domaines d'audit et les éléments cruciaux où les États rencontrent quelques difficultés.

1.3 Les autres difficultés signalées par le RASG-AFI sont également mises en évidence.

2. ANALYSE

Difficultés de mise en œuvre identifiées parmi les États membres du RASG-AFI

2.1 Malgré le bon niveau de mise en œuvre dans le domaine LEG et pour l'élément crucial CE-2 dans les États membres du RASG-AFI, il faut souligner que les processus d'amendement des règlements d'exploitation spécifiques, et l'identification et la notification des différences à l'OACI ne sont pas entièrement mis en œuvre. Dans la plupart des cas, la réglementation complète en ce qui concerne le domaine AIG n'est pas encore promulguée.

2.2 Les domaines d'audit qui enregistrent souvent les plus faibles performances dans la région AFI ont connu quelques améliorations dans la mise en œuvre effective (EI) tel qu'il ressort du système iSTARS : le domaine AIG est passé de 41 % l'an dernier à 44,3 % en 2023 ; le domaine AGA est passé de 46 % à 47,6 % ; le domaine ANS est passé de 52 % à 53,54 % ; et OPS est passé de 56 % à 58,2 %.

2.2 Les difficultés rencontrées dans le domaine AIG sont liées à la mise en place d'un système

indépendant d'enquête sur les accidents doté de la législation et des procédures nécessaires pour la réalisation des enquêtes. S'agissant des domaines ANS et AGA, le manque de personnel qualifié dans divers sous-domaines à la fois au niveau des autorités aéronautiques et des fournisseurs de services fait partie des difficultés. Certes, les domaines AIG, ANS et AGA ne sont pas encore matures, mais OPS reste aussi un défi pour la plupart des États puisque certains viennent à peine d'entamer les processus de certification de nouveaux exploitants aériens, alors qu'ils ne disposent pas d'un personnel suffisamment qualifié et de règlements, de procédures et d'éléments indicatifs.

- 2.3 S'agissant des taux d'EI les plus faibles en ce qui concerne les éléments cruciaux, le score d'EI pour l'élément crucial EC-4 est passé de 53 % à 56 %, et celui de l'EC-6 est passé de 54 % à 56,15 %, tandis que des améliorations moins significatives ont été notées pour ce qui est de l'élément crucial EC-8 dont le taux est passé de 32 % à 32,86 %, et le score de l'EC-7 est passé de 43 % à 43,07 %.
- 2.4 Le faible niveau de performance pour l'EC-4 reflète les insuffisances relevées dans le recrutement et la rétention de personnels qualifiés et le fait que les programmes de formation et les plans connexes ne sont pas mis en œuvre.
- 2.5 Pour ce qui est de l'EC-6, les questions liées aux processus documentés de certification, aux approbations particulières, à la délivrance des licences, aux attestations médicales, et à l'agrément des organismes de formation font l'objet de préoccupation. La certification des aérodromes demeure un défi pour la plupart des États. Par ailleurs, les cas de non-conformité ne sont pas tous résolus de manière systématique avant la délivrance des certificats correspondants, et les exemptions sont délivrées sans une évaluation adéquate préalable des risques de sécurité encourus. En ce qui concerne les approbations particulières, l'homologation RVSM et la coordination connexe avec les parties prenantes restent une source de préoccupations. Dans le domaine ANS, les plans d'urgence ne sont pas systématiquement établis et exécutés; et les cinq préoccupations significatives de sécurité identifiées dans la région AFI sont une conséquence de l'absence d'étalonnage des aides à la navigation et de la non-validation des procédures de vol.
- 2.6 En ce qui concerne l'EC-7, la plupart des États utilisent les ressources disponibles pour s'acquitter prioritairement de leurs obligations en matière de délivrance de licences et de certification au détriment des activités de surveillance jugées secondaires. Par contre certains États qui n'ont pas procédé à des certifications appropriées, ont essayé de combler les lacunes dans ce domaine par la surveillance.
- 2.7 Pour ce qui est des fondements du PNS, le score global s'est amélioré en 2023. Toutefois, neuf États n'ont pas encore lancé une analyse des écarts du PNS tandis qu'un seul État a déclaré avoir intégralement mis en œuvre son PNS.
- 2.8 La plupart des États ne disposent pas d'un système efficace de compte rendu pour la sécurité et ne disposent par conséquent pas de données suffisantes permettant d'identifier les risques de sécurité opérationnelle. Il faut noter l'engagement limité des parties prenantes et le manque de communication entre elles.
- 2.9 Il faut aussi relever que les questions de sécurité émergentes liées à l'exploitation des RPAS et à la mobilité urbaine ont accru la charge de travail des administrations d'aviation civile.
- 2.10 La plupart des États n'actualisent pas régulièrement les modules du Cadre en ligne de l'USOAP-CMA, ce qui a un impact négatif sur la préparation des États aux activités d'évaluation de l'USOAP-CMA.

Solutions possibles aux difficultés identifiées.

- 2.11 Les États devraient établir et mettre en œuvre un processus de réglementation pour modifier en temps utile leurs règlements spécifiques et identifier et signaler d'éventuelles différences à l'OACI. Les États devraient promulguer la réglementation relative à AIG. Au niveau régional, les RSOO devraient soutenir les États et veiller à l'harmonisation des cadres réglementaires nationaux.
- 2.12 Les États devraient assurer l'autonomie financière effective des autorités aéronautiques et des services d'enquêtes sur les accidents pour leur permettre de mettre en œuvre les programmes de formation, y compris la formation en cours d'emploi. Toutes les parties prenantes devraient soutenir

les États en ce qui concerne la formation spécialisée et l'apprentissage en immersion pour réduire l'exposition aux risques. En outre, les projets d'assistance technique à court/moyen terme du Bureau de renforcement de capacité et de mise en œuvre du siège de l'OACI (CDI), des RSOO et d'autres parties prenantes qui débouchent sur la délivrance de licences, de certificats et d'approbations devraient également œuvrer au renforcement des capacités des inspecteurs et des futures activités de mise en œuvre de la supervision.

- 2.13 S'agissant de l'élément crucial EC-6, les États devraient mettre en œuvre un processus documenté soutenu par une évaluation exhaustive des documents des postulants. Un accent particulier devrait être mis sur le processus d'octroi d'approbations particulières, surtout le RVSM et la nécessaire coordination avec les parties prenantes concernées. Les États et les RSOO devraient renforcer leur coopération en mutualisant et en échangeant leurs ressources, et harmoniser leurs cadres réglementaires pour des certifications communes, la délivrance de licences et les obligations en matière de licences et d'agrément, et garantir l'étalonnage des aides à la navigation et la validation des procédures de vol.
- 2.14 Pour les éléments cruciaux EC-7 et EC-8, les États devraient mettre l'accent sur les domaines de supervision OPS, ANS et AGA pour la surveillance; et sur tous les autres domaines d'audit, hormis LEG et ORG, en ce qui concerne la résolution des préoccupations de sécurité. Les États devraient envisager la mise en œuvre d'un programme de surveillance basée sur les risques afin d'optimiser les ressources et cibler les domaines où les besoins sont plus importants. Les États, les RSOO, et les parties prenantes devraient promouvoir l'échange des données et des informations de sécurité, ainsi que la délégation de fonctions de surveillance à travers un cadre approprié en s'assurant du maintien des responsabilités correspondantes en matière de supervision de la sécurité.
- 2.15 Pour progresser dans la mise en œuvre du PNS, les États membres du RASG-AFI devraient allouer davantage de ressources, impliquer toutes les autorités aéronautiques et les parties prenantes, et établir clairement les responsabilités et les obligations et rendre compte de la mise en œuvre et de la maintenance. Par ailleurs, l'accent devrait être mis sur la formation en gestion de la sécurité, y compris la formation des instructeurs du PNS/SGS et la mise en place de systèmes efficaces de collecte et de traitement des données sur la sécurité, en commençant par les systèmes de compte rendu sur les accidents et les incidents. Ce faisant, les États devraient tirer le meilleur parti des documents et des outils génériques liés au PNS élaborés par l'Équipe du projet PNS et les enseignements tirés des deux ateliers organisés récemment, respectivement sur le Système de surveillance des informations de sécurité et les indicateurs de performance en matière de sécurité, et sur la gestion des renseignements et des performances de sécurité.
- 2.16 En outre, les États devraient activement s'engager dans des activités de collaboration afin d'échanger des informations sur la sécurité et les enseignements tirés, et soutenir la mise en œuvre des systèmes de supervision et de gestion de la sécurité dans la région.
- 2.17 En ce qui concerne les RPAS et la mobilité aérienne en milieu urbain, l'industrie et les parties prenantes concernées devraient proposer davantage de formations pour permettre aux inspecteurs et aux opérateurs d'acquérir plus de connaissances et de compétences dans ce domaine.

3. SUITE À DONNER

- 3.1 La réunion est invitée à :
 - a) noter les informations fournies dans la présente note de travail et les progrès enregistrés depuis la dernière réunion ;
 - b) encourager les États, les RSOO, la CAFAC et les parties prenantes à relever les défis d'une manière plus collaborative par l'allocation et la mise en commun des ressources et par le partage des données et des informations critiques de sécurité ; et
 - c) appeler l'OACI et toutes les parties prenantes à proposer davantage de formations dans les domaines les plus critiques, à savoir OPS, AIG, ANS et AGA.