ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2-6 novembre

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne

Formation à la supervision des PANS-OPS relatives à la sécurité

(Note présentée par la Namibie)

RÉSUMÉ

La présente note de travail souligne les lacunes persistantes des procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS) constatés dans la Région Afrique-océan Indien. Les PANS-OPS définissent les critères essentiels de la conception de procédures de vol aux instruments, indispensables à une navigation sûre dans la Région. La pénurie de formations adaptées pour le personnel réglementaire chargé de superviser la conformité aux PANS-OPS demeure un risque majeur pour la sécurité de l'espace aérien et la capacité des États de la Région Afrique-océan Indien à s'arrimer aux normes internationales.

Cette note a été dans un premier temps présentée lors de la dixième réunion du Comité de pilotage du Programme africain des procédures de vol (AFPP) tenu à Dakar (Sénégal) du 19 au 21 novembre 2024. Depuis lors, l'AFPP a tenté de concrétiser la formation à la supervision des PANS-OPS relatives à la sécurité, mais alle a éprouvé à des difficultés majeures, principalement la pénurie d'instructeurs qualifiés et de financements. De ce fait, ce programme de formation n'a pas encore pu voir le jour.

La présente note est donc soumise à l'AASPG afin de lui permettre d'examiner les obstacles à la concrétisation de la formation et de soutenir l'AFPP en mobilisant l'ensemble de la communauté de la supervision de la sécurité de la Région Afrique-Océan Indien, notamment le Sous-groupe de gestion et de supervision de la sécurité (SMO/SG).

Elle préconise une action conjointe en vue d'élaborer un programme régional coordonné de formation à la supervision des PANS-OPS relatives à la sécurité, soutenu par le renforcement des capacités, une assistance financière et la création de centres de formation spécialisés, afin que cette formation soit alignée sur les dispositifs déjà en place pour les autres domaines de la supervision de la sécurité.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

RÉFÉRENCE(S) :	Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

	Doc 8168 de l'OACI — *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation des aéronefs (PANS-OPS)* Doc 9734 de l'OACI – *Manuel de supervision de la sécurité* Doc 10004 de l'OACI — *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)* AFPP —Programme africain des procédures de vol. Réunion SC10/24 ATT B – Formation à la supervision des PANS6OPS sur la sécurité (Namibie), dixième réunion du comité de pilotage du Programme africain des procédures de vol (AFPP) tenue à Dakar (Sénégal) du 19 au 21 novembre 2024
Objectifs stratégiques de l'OACI :	*A – Chaque vol est sûr et sécurisé.* *C - L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous*

1. INTRODUCTION

1.1. La Région Afrique-océan Indien a enregistré des progrès dans le domaine de la sécurité de l'aviation grâce à des initiatives comme le Programme africain de procédures de vol (AFPP), qui a renforcé les capacités en matière de PANS-OPS dans les domaines de la conception des procédures de vol, des opérations dans l'espace aérien, ainsi que de l'assurance qualité et de l'homologation. Malheureusement, un problème majeur subsiste : l'absence de formations à la supervision PANS-OPS relatives à la sécurité, un élément pourtant essentiel à la sécurité et à la conformité des vols.

1.2. La Namibie a soulevé cette question à la dixième réunion du Comité directeur de l'AFPP, tenue à Dakar, qui est convenue de la nécessité de cette formation. Malgré les efforts de l'AFPP, des difficultés telles que le manque d'instructeurs qualifiés et de financement entravent la mise en œuvre. L'AASPG étant chargé de la planification et de la supervision en matière de sécurité, la présente note sollicite son appui pour surmonter ces difficultés et faire avancer cette initiative.

2. ANALYSE

2.1. La région AFI continue d'accuser une lacune importante en matière de capacité de supervision de la sécurité PANS-OPS, malgré les progrès considérables réalisés dans le développement des capacités de conception des procédures de vol aux instruments (IFP) grâce aux travaux du Programme de procédures de vol AFI (AFPP). Si de nombreux États et organisations ont acquis une expertise en conception de procédures, le nombre d'inspecteurs PANS-OPS qualifiés chargés de la supervision réglementaire demeure insuffisant. Ce déficit s'explique par la disponibilité limitée de programmes de formation spécialisés, le coût élevé des possibilités de formation existantes et l'insuffisance des capacités institutionnelles de nombreuses administrations de l'aviation civile.

2.2. L'absence d'une formation complète à la supervision de la sécurité PANS-OPS engendre des risques tant réglementaires qu'opérationnels. Faute d'inspecteurs dûment formés, les États pourraient éprouver des difficultés à assurer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 11 et du Doc 8168. Une supervision insuffisante peut également contribuer à des lacunes dans les processus de conception et de validation des procédures de vol, accroissant ainsi le risque d'événements de sécurité et l'éventualité de la notification de problèmes graves de sécurité (SSC) lors des audits USOAP-CMA

de l'OACI. Ces difficultés sont aggravées par le fait que de nombreux États de la région AFI ne disposent pas des ressources ni de l'accès à la formation nécessaires pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités en matière de supervision.

2.3. Un constat notable est que la supervision de la sécurité PANS-OPS demeure la seule grande discipline de supervision de l'aviation dépourvue d'un parcours désigné de formation des inspecteurs. Des programmes de formation générique d'inspecteur de la sécurité (GSI) existent pour les licences du personnel (PEL), l'exploitation technique des aéronefs (OPS), la navigabilité (AIR) et l'ensemble des domaines d'inspection des services de navigation aérienne (ANS), y compris les ATS, l'AIS, la MET et les CNS. L'absence d'un cadre équivalent pour la supervision des PANS-OPS crée un net déséquilibre dans le développement des capacités réglementaires et prive une fonction de sécurité critique du soutien structuré en matière de formation dont bénéficient les autres domaines.

2.4. Malgré l'adoption par la réunion AFPP/10 de l'idée de dispenser la formation à la supervision des PANS-OPS sur la sécurité, la mise en œuvre ne s'est pas déroulée comme escompté. Les éléments disponibles laissent croire que la pénurie d'instructeurs qualifiés, les ressources financières limitées et l'insuffisance du soutien institutionnel sont des freins majeurs à la mise en œuvre de ce concept de formation. Ainsi, la Région évolue toujours sans un cadre formel visant à former et maintenir à niveau les compétences de supervision des PANS-OPS.

2.5. Pour combler cette lacune, la mise en place d'un cadre de formation coordonné à l'échelle régionale, aligné sur les dispositifs de formation des inspecteurs déjà disponibles dans d'autres domaines de la sécurité de l'aviation, se justifie pleinement. Un tel programme devrait comprendre une formation aux principes de conception PANS-OPS et à la conformité réglementaire, aux méthodes de supervision de la sécurité, aux approches de gestion des risques applicables à la validation des procédures, ainsi qu'au développement continu des compétences des inspecteurs et des gestionnaires de la sécurité. Il est tout aussi important de constituer un vivier d'instructeurs qualifiés au moyen d'initiatives de perfectionnement des instructeurs et de formation des formateurs, avec l'appui d'une collaboration avec l'AFPP et d'autres organisations disposant d'une expertise en la matière.

2.6. Il ressort également des échanges qu'il est nécessaire d'adopter des mesures concrètes d'application, à savoir l'identification de centres de formation régionaux, la fourniture d'une assistance technique et de solutions de financement durables. Les mécanismes de mutualisation des coûts entre États membres permettraient d'alléger la pression financière sur de plus petits pays plus aux ressources limitées. En parallèle, un outil régional de suivi permettrait d'évaluer la progression des formations et des certifications tout en guidant la planification à long terme des effectifs.

2.7. En conclusion, l'absence de formation à la supervision de la sécurité PANS-OPS demeure une question critique et non résolue, susceptible de compromettre la sécurité et l'efficacité des services de navigation aérienne dans la région AFI. Compte tenu de l'échec des efforts de mise en œuvre déployés à ce jour, l'intervention et l'appui de l'AASPG sont essentiels pour aider l'AFPP à surmonter les difficultés existantes et à mettre en place un cadre de formation durable. Remédier à cette lacune permettrait de renforcer la capacité de supervision réglementaire, d'améliorer la conformité aux exigences de l'OACI, d'accroître la sécurité de l'aviation et de soutenir le développement durable du transport aérien dans l'ensemble de la région.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre acte des informations fournies dans la présente note de travail et précisant que malgré l'approbation de la proposition lors de la réunion AFPP/10 en novembre 2024, l'AFPP se heurte à des obstacles majeurs quant à la mise en œuvre, en particulier la pénurie d'instructeurs qualifiés ;

b) noter de l'écart qui existe entre la formation à la supervision des PANS-OPS sur la sécurité et les programmes d'instruction dédiés déjà en place pour les domaines PEL, OPS, AIR et les différents secteurs de l'inspection SNA (ATS, AIS, MET, CNS) ;

c) apporter son soutien à l'AFPP, notamment par un renvoi de la question devant le Sous-groupe SMO pour un suivi coordonné, afin de surmonter les difficultés de mise en œuvre et de permettre la mise en place d'un programme de formation à la supervision des PANS-OPS liées à la sécurité.