



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.3 : Surveillance et supervision

6.3.2 : Soutien et cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA

RENFORCER LE MÉCANISME DE L'USOAP CMA PAR LA RÉALISATION D'AUDITS, D'ICVMS ET D'AUTRES APPROCHES

[Note présentée par 54 États contractants, membres de
la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose une approche harmonisée au niveau régional pour renforcer le mécanisme USOAP CMA au sein des États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) en facilitant l'échange d'expériences dans la conduite de la surveillance de la sécurité. L'approche proposée tient compte du partage du personnel, des outils et des approches, ainsi que des meilleures pratiques pour l'atteinte de meilleurs résultats en matière de surveillance de la sécurité.

La note de travail met également en exergue certains défis auxquels sont confrontés les États africains dans la mise en œuvre de l'USOAP CMA et présente quelques propositions afin de renforcer l'utilisation du système USOAP CMA.

Actions requises par la Conférence :

- a) Prendre note des informations contenues dans cette note de travail ;
- b) Demander à l'OACI d'allouer suffisamment de ressources pour soutenir l'USOAP CMA ;
- c) Approuver l'initiative des États membres de la CAFAC visant à renforcer les mécanismes de l'USOAP CMA comme moyen d'améliorer les niveaux de sécurité en Afrique.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République Centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte D'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée Équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, État de Lybie, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Nigéria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme universel d’audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) fournit un mécanisme de collecte et d’analyse des informations de sécurité auprès des États membres et des autres parties prenantes afin d’identifier et de hiérarchiser les activités de surveillance et de contrôle appropriées que doit mener l’OACI. Il s’agit d’une stratégie qui s’appuie sur une approche fondée sur les risques pour mesurer et surveiller les capacités de surveillance de la sécurité et améliorer en permanence la performance des États et de l’aviation mondiale en matière de sécurité. L’OACI dispose d’un système proactif de réalisation d’audits pour tous ses États membres en fonction des résultats de l’analyse des données reçues des États.

1.2 Les activités USOAP CMA de l’OACI comprennent des audits, des missions de validation coordonnées par l’OACI (ICVM), des validations hors-site, des demandes d’informations obligatoires (MIR), des évaluations de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS) (volontaires) et des ateliers. L’organisation publie un plan d’activités annuel, qui est publié sous forme de bulletin électronique et mis en ligne sur le portail sécurisé de l’OACI.

2. DISCUSSION

2.1 Défis

2.1.1 Les États africains se heurtent à des difficultés dans le domaine du contrôle de la sécurité et il est donc nécessaire de les résoudre dans le cadre d’une approche coordonnée et bien planifiée. Pour ce faire, les États membres partenaires peuvent partager leur expertise au sein de leurs autorités de l’aviation civile.

2.1.2 De nombreux États qui s’attendent à être audités par l’OACI n’ont pas été audités, mais l’OACI n’a pas programmé les audits en temps voulu faute de ressources suffisantes, après quoi la mise en œuvre effective (EI) de plusieurs États ne reflète pas la situation factuelle et exacte de l’EI.

2.1.3 Dans certains cas, l’OACI ne publie pas le rapport final dans les délais impartis.

2.1.4 Le Plan régional global de mise en œuvre de la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI) identifie les principaux défis auxquels la région AFI est confrontée comme suit. Que de nombreux États contractants :

- a) ne disposent pas de systèmes efficaces de surveillance de la sécurité au sein des autorités de l’aviation civile (AAC) respectives ;
- b) n’ont pas les compétences, l’habilitation, la délégation et l’autorité adéquates au niveau opérationnel au sein des administrations de l’aviation civile ;
- c) ne disposent pas d’un financement adéquat car ils dépendent encore exclusivement du budget de l’État. En conséquence, de nombreuses administrations ne disposent pas du personnel technique et administratif qualifié nécessaire pour s’acquitter de leurs obligations en matière de contrôle de la sécurité ;

- d) ne disposent pas d'un système adéquat et approprié pour la certification et la surveillance continue des transporteurs aériens entraînant la conduite d'opérations de transport aérien sans l'existence d'un manuel d'exploitation, d'un programme de formation ou d'un programme de prévention des accidents ;
- e) ont peu progressé dans la mise en œuvre des plans d'action visant à donner suite aux conclusions des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI ; et
- f) doivent s'engager à mettre en œuvre les dispositions de l'OACI.

2.1.5 L'Organisation de l'aviation civile internationale a indiqué que la mise en œuvre effective moyenne mondiale des normes et pratiques recommandées (SARP) est de 66,05 %, alors que la majorité des États dont l'EI est de 60 % ou moins se trouvent dans la région AFI.

3. ÉTAT DE MISE EN OEUVRE

3.1 Il convient de noter qu'un certain nombre d'États de la Région AFI ont consolidé leurs efforts pour former des organisations régionales de surveillance de la sécurité. Comme l'ont montré les audits USOAP, la raison la plus courante pour laquelle un État peut ne pas mettre en place un système efficace de surveillance de la sécurité est son incapacité à fournir les ressources financières et humaines nécessaires. Les États ne disposent souvent pas d'un nombre suffisant de personnel qualifié pour s'acquitter de leurs fonctions de contrôle de la sécurité. De plus, en raison d'un manque de ressources financières, la formation peut ne pas être adéquate pour assurer la mise à jour et la compétence du personnel technique.

3.2 Afin d'améliorer le niveau de conformité aux normes SARP de l'OACI par la Région AFI, il est nécessaire de remplir en permanence les obligations découlant de la CMA USOAP. Des mesures spécifiques sont nécessaires, par exemple des informations actualisées sur leurs systèmes de surveillance de la sécurité. Les activités suivantes sont jugées nécessaires à la mise en œuvre par les États de la Région AFI :

- a) la coopération avec les organisations (organismes) régionales de sécurité établies permettra d'harmoniser et de normaliser les exigences et les pratiques en matière de surveillance de la sécurité ;
- b) le partage des meilleures pratiques USOAP CMA entre les États qui ont un EI plus élevé et ceux qui ont un EI plus faible. Cela impliquera des programmes d'échange entre les États, en particulier dans les domaines faibles ;
- c) la tenue de forums conjoints où les États auront l'occasion de mettre à jour l'information sur le forum du cadre en ligne (OLF). Cela ne concernera que les États qui ont pris le temps de mettre à jour leurs informations de sécurité en ligne ;
- d) le renforcement des activités de l'OACI par le biais d'audits et d'ICVM ; et
- e) veiller à ce que la compétence, l'objectivité et l'indépendance des inspecteurs soient renforcées.

4. CONCLUSION

4.1 La moyenne mondiale actuelle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour la mise en œuvre effective (EI) des SARP est de 66,05 %, alors que la majorité des États dont l'EI est de 60 % ou moins sont de la Région AFI. Afin d'améliorer la situation actuelle, les recommandations suivantes sont formulées :

- a) renforcement de l'échange de connaissances spécialisées entre les États dans le cadre du programme AFI-CIS ;
- b) l'OACI devra augmenter l'allocation budgétaire destinée à l'USOAP CMA ;
- c) coopération entre tous les États ;
- d) aide des bureaux régionaux de l'OACI pour les activités OLF, p. ex. la collecte et la présentation de preuves

— FIN —