



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

SUIVI DES ACTIVITÉS LIÉES À LA SÉCURITÉ

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient des propositions visant à ce que des mesures de suivi soient prises pour aider les États à développer leur capacité de supervision de la sécurité, résoudre les carences constatées et renforcer la culture de la sécurité des prestataires de services aéronautiques en Afrique, avec efficacité et de façon durable. Elle cherche à définir un système pour les mesures de suivi ainsi que la coordination et la coopération à assurer pour réaliser les objectifs du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Elle encourage aussi la création d'équipes de sécurité dans les bureaux régionaux, les États, les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et les autres organismes régionaux de sécurité de l'aviation.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les buts et objectifs de l'OACI, qui sont indiqués à l'article 44 de la Convention, englobent un aspect très important qui permet à l'Organisation de faire plus qu'élaborer et adopter des normes et pratiques recommandées (SARP). La responsabilité d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à : « répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique » [voir l'alinéa d) de l'article 44] oblige l'OACI de veiller à l'application effective des prescriptions internationales et d'aider les États à appliquer ces prescriptions de façon efficace et durable.

1.2 Année après année, l'OACI a fait d'importants efforts pour aider les États à appliquer les prescriptions internationales, grâce aux divers programmes établis au fil des ans, comme ceux de la Direction de la coopération technique (TCB), aux bureaux régionaux et à la participation directe de personnel du siège et des bureaux régionaux. L'assistance et l'appui ainsi fournis ont porté fruit. Cela dit, les résultats n'ont pas tous été de longue durée. Par ailleurs, il n'a pas été établi de mécanisme de suivi qui aurait pu contribuer à entretenir la viabilité et aider les États à maintenir les résultats obtenus grâce à l'appui fourni par les efforts de collaboration de tous les acteurs.

1.3 La présente note propose des mesures de suivi visant à faire en sorte que l'assistance apportée par l'OACI ou toute autre partie prenante permette effectivement de résoudre les carences constatées et aide les États à maintenir, efficacement et pour longtemps, la situation améliorée.

2. ANALYSE

2.1 Les résultats du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont clairement montré que la plupart des États africains audités présentent des carences similaires en ce qui concerne leur aptitude à établir et gérer un système de supervision de la sécurité efficace et adapté à la situation. Ces carences ont été mises en évidence par le très haut degré de non-mise en œuvre des éléments cruciaux¹ (ÉC) d'un système national de supervision de la sécurité.

2.2 L'analyse des résultats des audits réalisés dans le cadre du programme universel obligatoire d'audits de supervision de la sécurité (de 1999 à 2004), qui portait sur les Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et 8 — *Navigabilité des aéronefs*, a révélé un degré moyen élevé de non-mise en œuvre des éléments cruciaux de supervision de la sécurité dans les États africains audités. Des solutions pour résoudre les carences constatées ont été recommandées, et un certain nombre d'États, avec l'appui d'autres États contractants et de donateurs, se sont efforcés de corriger les problèmes relevés. Trois ans plus tard, les audits de suivi menés par l'OACI montraient une amélioration de la mise en œuvre des SARP et des ÉC, bien qu'il restait encore beaucoup à faire pour combler l'écart entre le niveau de mise en œuvre des États africains et celui d'États d'autres parties du monde.

2.3 Toutefois, les résultats des audits menés selon l'approche systémique globale, commencés en 2005, ont fait ressortir un degré alarmant de non-mise en œuvre dans des domaines qui étaient censés avoir été traités lors de la première série d'audits. La hausse du taux de non-mise en œuvre peut s'expliquer par la portée élargie des audits complets, mais l'analyse des résultats obtenus dans les domaines examinés durant la première série d'audits montre clairement que, dans certains États, les progrès notés durant les audits de suivi ont régressé au point que la situation est revenue à ce qu'elle était à l'origine et que, dans certains domaines, notamment celui de la capacité des États à attirer, recruter et retenir du personnel qualifié, elle a même empiré.

2.4 Dans la plupart des États audités, le degré de non-mise en œuvre est dû à un manque de fonds. Dans les cas où le système d'aviation civile n'a pas reçu les pouvoirs pour assurer l'entière responsabilité des opérations de l'aviation, l'absence de volonté politique du gouvernement a été citée comme l'une des principales raisons pour expliquer la situation. En conséquence, l'établissement de systèmes autonomes de l'aviation civile a été préconisé au moins comme solution partielle pour permettre aux autorités de l'aviation civile d'utiliser pleinement les ressources qu'elles peuvent tirer du système aéronautique. Cette approche a fonctionné dans certains États. Par contre, dans de nombreux autres, elle n'a pas eu le succès prévu, pour diverses raisons, notamment un volume d'activités insuffisant pour générer les fonds nécessaires et, dans quelques cas, l'ingérence des gouvernements, qui n'arrivent pas à se résoudre à céder une autorité et une source de fonds sur lesquelles ils exercent un contrôle direct.

2.5 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été élaboré pour répondre aux préoccupations exprimées par le Conseil de l'OACI, qui a mis l'accent sur un leadership accru et une plus grande responsabilisation en vue d'une mise en œuvre efficace par l'OACI, avec l'appui d'une solide activité de gestion et de coordination de programme. Le Programme complet de mise en œuvre AFI (ACIP) a été conçu et établi pour donner effet au Plan AFI. Son rôle est de veiller à ce que les objectifs du Plan soient effectivement réalisés et à ce que

¹ Pour des renseignements détaillés sur les éléments critiques de la supervision de la sécurité, voir le *Manuel de supervision de la sécurité* de l'OACI, Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité* (Doc 9734, deuxième édition — 2006).

le niveau de sécurité de l'aviation en Afrique soit haussé. À moyen terme, le programme de travail de l'ACIP vise entre autres à permettre aux États de la Région AFI :

- a) d'accroître leur conformité aux SARP de l'OACI et aux meilleures pratiques de l'industrie ;
- b) d'augmenter le nombre d'employés qualifiés au sein de l'industrie et de la fonction supervision ;
- c) d'améliorer la qualité des inspecteurs et des autres membres du personnel de l'aviation civile par la formation ;
- d) d'assurer des enquêtes et des comptes rendus impartiaux et incontestables sur les accidents et les incidents graves ;
- e) de renforcer la coopération régionale ;
- f) de renforcer les possibilités des systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ;
- g) d'améliorer l'aide en matière de supervision de la sécurité qui est apportée aux États les moins avancés ;
- h) de mettre, par l'intermédiaire du web, des connaissances aéronautiques spécialisées à la portée des États ciblés.

2.6 En coopération et en coordination avec toutes les parties prenantes, comme le prévoit la Résolution A36-1 de l'Assemblée, l'ACIP a élaboré un plan de travail pour atteindre ces objectifs. Cependant, l'élément important de la fourniture de l'assistance demeure d'assurer la viabilité et l'efficacité de l'appui et de l'aide apportés. Ce qui engloberait la viabilité des travaux de l'ACIP au-delà de la période de quatre ans envisagée lors de l'établissement du Plan AFI.

2.7 L'élaboration de projets de mise en œuvre devrait comprendre un programme de surveillance continue. Le concept de « surveillance continue » serait fondé sur l'établissement d'un système permettant de contrôler en permanence l'efficacité et la viabilité de l'assistance apportée à l'échelon national ou régional. Les objectifs de la surveillance continue sont les suivants :

- a) évaluer l'efficacité de l'aide fournie pour la correction des carences constatées ou le renforcement de la sécurité de l'aviation dans l'État ou la région en question ;
- b) évaluer la capacité de l'État à assurer les activités nécessaires au maintien de l'efficacité ;
- c) déterminer les besoins en assistance ou appui supplémentaire pour renforcer encore plus la sécurité de l'aviation à l'échelon national et/ou régional.

2.8 La responsabilité de la surveillance continue incomberait aux bureaux régionaux et devrait être assurée dans le cadre d'un système structuré préétabli. À cette fin, le Comité directeur de l'ACIP, à sa seconde réunion, a approuvé la proposition voulant que des équipes de sécurité soient établies le plus tôt possible dans les bureaux régionaux, tout d'abord dans les Bureaux Afrique orientale et australe et Afrique occidentale et centrale. Les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) auraient la responsabilité de veiller à la mise en œuvre continue du Plan AFI, y compris d'assurer la surveillance et le suivi continus des projets de mise en œuvre des bureaux régionaux longtemps après l'intégration des activités de l'ACIP à leurs activités régulières.

2.9 L'équipe de sécurité de chaque bureau régional serait composée de l'Expert du bureau pour les questions de sécurité et de deux experts ACIP affectés au bureau au titre de l'ACIP. Sa direction générale serait déterminée par le Secrétaire général, et le chef de l'équipe travaillerait de près avec le C/ACIP pour garantir la mise en œuvre effective du programme de travail AFI dans la région concernée. Une telle organisation traduirait clairement la réorientation de l'OACI en faveur de la mise en œuvre et créerait une possibilité de mise en œuvre durable du Plan AFI en tant qu'activité permanente du bureau régional. La ROST aurait également la responsabilité d'assurer une coordination serrée avec les équipes de sécurité créées dans les États, les COSCAP (qui sont des entités sous-régionales autonomes fournissant aux États membres des services techniques dans le domaine de la supervision de la sécurité) et les autres organismes régionaux de sécurité de l'aviation et de travailler étroitement avec elles.

3. CONCLUSION

3.1 La valeur des programmes d'assistance et des projets de mise en œuvre dépend essentiellement de leur efficacité et de leur viabilité à long terme. Faute d'un suivi approprié des projets de mise en œuvre et d'une surveillance continue, la viabilité des mesures correctrices n'a pas été assurée. L'établissement d'un système et de procédures de suivi et de mise en œuvre continue permettra de garantir la viabilité de l'assistance apportée et en même temps d'améliorer constamment les situations de sécurité préoccupantes visées par l'assistance apportée. De même, la création d'équipes de sécurité spécialisées dans les bureaux régionaux permettra d'exécuter efficacement des missions de suivi et de surveillance continue et d'assurer la mise en œuvre effective du Plan AFI en tant qu'activité permanente des bureaux régionaux, qui se poursuivra bien au-delà de la période de fonctionnement prévue de l'ACIP.

3.2 La réunion est invitée à adopter les recommandations suivantes :

Recommandation 5/x — Suivi et surveillance continue de la viabilité des projets de mise en œuvre

Il est recommandé de créer, dans les bureaux régionaux AFI, des équipes de sécurité chargées d'assurer la continuité du programme ACIP ainsi que le suivi et la surveillance continue de l'efficacité et de la viabilité des projets de mise en œuvre, et de prier instamment les États de coopérer pleinement avec les équipes de sécurité des bureaux régionaux en tant que parties intégrantes de l'ACIP et des bureaux régionaux.

Recommandation 5/x — Établissement d'équipes de sécurité complémentaires

Il est recommandé que les États, les COSCAP et les autres organismes régionaux de sécurité de l'aviation de la Région AFI créent des équipes de sécurité pour compléter les équipes de sécurité des bureaux régionaux et travailler étroitement avec elles.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note de l'explication fournie au § 2 pour appuyer l'établissement d'une surveillance et d'un suivi structurés des projets de mise en œuvre ;
- b) approuver les projets de recommandation figurant au § 3.2.