



NOTE DE TRAVAIL

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

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

**Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région
Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)**

**ÉTAT ACTUEL DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX EN MATIÈRE DE
SÉCURITÉ DES SYSTÈMES DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DANS LA RÉGION**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note fait le point sur l'état actuel de la mise en œuvre, par les États de la Région AFI, des éléments cruciaux en matière de sécurité des systèmes de supervision de la sécurité, à partir des rapports du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Elle met aussi en parallèle cet état de mise en œuvre et les données d'accidents disponibles dans le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP).

Les États AFI n'ayant pas encore tous subi un audit OACI conformément à l'approche systémique globale, les renseignements ci-dessous proviennent des données disponibles pour 36 États seulement. Ce nombre représente plus de 68 % des États, ce qui est considéré comme un échantillon acceptable.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI aide les États à déterminer, signaler et corriger les carences des éléments cruciaux en matière de sécurité des systèmes de supervision de l'aviation civile des États, grâce à son Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Pour assurer la cohérence et l'équité, l'USOAP utilise des procédures et des méthodes qui respectent les principes d'audit d'organismes de vérification internationalement reconnus, tels que l'Organisation internationale de normalisation (ISO). La Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté (SSA) de l'OACI a reçu la certification ISO 9001:2000, et elle est guidée par son propre manuel d'assurance de la qualité.

1.2 La présente note donne un aperçu de l'état actuel de la sécurité dans la Région AFI en fonction du degré de non-conformité des États de la région par rapport aux huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité (à savoir, législation aéronautique de base, règlements

d'exploitation spécifiques, système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité, qualifications et formation du personnel technique, procédures et indications techniques, obligations en matière de délivrance de licences et de certification, obligations de surveillance et résolution des problèmes de sécurité), à partir des renseignements contenus dans les rapports d'audit USOAP.

1.3 Les données examinées ci-dessous sont aussi présentées sous forme graphique en Appendice A et représentent les renseignements recueillis sur les 36 États qui ont été audités jusqu'ici dans le cadre de l'approche systémique globale, soit 68 % du nombre total d'États de la Région AFI, qui est de 53.

2. ANALYSE

2.1 Les données indiquent clairement que le degré de non-conformité par rapport aux huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité est élevé dans les États de la Région AFI. Par exemple, l'ensemble des États AFI qui ont été audités suivant l'approche systémique globale affichent un degré de non-conformité supérieur à 50 % dans tous les domaines, sauf celui de la législation de base, où le degré est de 39 %.

2.2 Le degré de non-conformité le plus élevé constaté lors des audits des États AFI est celui de l'élément « qualifications et formation du personnel technique » (73 %), suivi de celui de l'élément « résolution des problèmes de sécurité » (71 %).

2.3 Le degré de non-conformité moyen des éléments « système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité », « procédures et indications techniques » et « obligations de surveillance » se situe dans la tranche inférieure de 60 %, suivi de celui des éléments « règlements d'exploitation spécifiques » et « obligations en matière de délivrance de licences et de certification », qui dépasse 50 %.

3. ANALYSE DES TAUX D'ACCIDENTS ET RAPPORT ENTRE CES TAUX ET LE NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.1 En 2007, avant la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, l'USOAP a procédé à sa première analyse approfondie des résultats des audits réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale. Cette analyse a beaucoup aidé l'OACI à connaître le niveau de mise en œuvre de ses normes et pratiques recommandées (SARP) en matière de sécurité et les domaines spécifiques dans lesquels il est nécessaire de mener une action concertée pour améliorer la sécurité. L'analyse était fondée sur les résultats des 53 premiers audits de supervision de la sécurité exécutés conformément à l'approche systémique globale. Les constatations varieront à mesure que d'autres États seront audités et que les renseignements les concernant seront saisis dans la base de données.

3.2 Cette première analyse approfondie comprenait une étude statistique qui avait pour but de déterminer s'il existait un lien entre le degré de non-conformité par rapport aux huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité et les taux d'accidents. Chaque élément crucial a fait l'objet d'une recherche distincte de rapport linéaire à l'aide d'un modèle statistique. La force de ce rapport est indiquée dans le tableau suivant :

Élément crucial	Rapport avec les taux d'accidents
ÉC 8 (Résolution des problèmes de sécurité)	Très fort
ÉC 6 (Licences et certification)	Très fort
ÉC 3 (Système d'aviation civile et fonctions de supervision)	Très fort
ÉC 7 (Obligations en matière de surveillance)	Très fort
ÉC 2 (Règlements d'exploitation spécifiques)	Moyen
ÉC 5 (Procédures et indications techniques)	Moyen
ÉC 4 (Qualifications et formation du personnel technique)	Moyen
ÉC 1 (Législation aéronautique de base)	Faible

4. CONCLUSION

4.1 D'après les données examinées, il y a tout lieu de croire que, comme l'indiquent la présente note et le graphique de l'Appendice A, le défaut d'application effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité atteint un degré très élevé dans la Région AFI. Comme on peut le voir à l'Appendice B, le taux d'accidents actuel pour les vols réguliers en Afrique est environ neuf fois supérieur à la moyenne mondiale et plus de trois fois supérieur à celui de n'importe quelle autre région.

4.2 De plus, l'analyse des résultats des audits pour la période de compte rendu d'avril 2005 à mai 2007 met en évidence un rapport très fort entre quatre des éléments cruciaux et les taux d'accidents. Compte tenu de l'importance du défaut d'application de sept des huit éléments cruciaux dans la Région AFI et le lien révélateur avec les taux d'accidents, il faudrait que les États de la Région AFI améliorent la mise en œuvre des huit éléments cruciaux, veillent à ce que le personnel et les organismes qui mènent une activité aéronautique sur leur territoire remplissent les conditions établies avant d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'une autorisation ou d'une approbation et assurent une surveillance efficace de leur industrie du transport aérien, ce qui comprend la capacité de déterminer et de résoudre les carences en matière de sécurité. Sur cette base, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

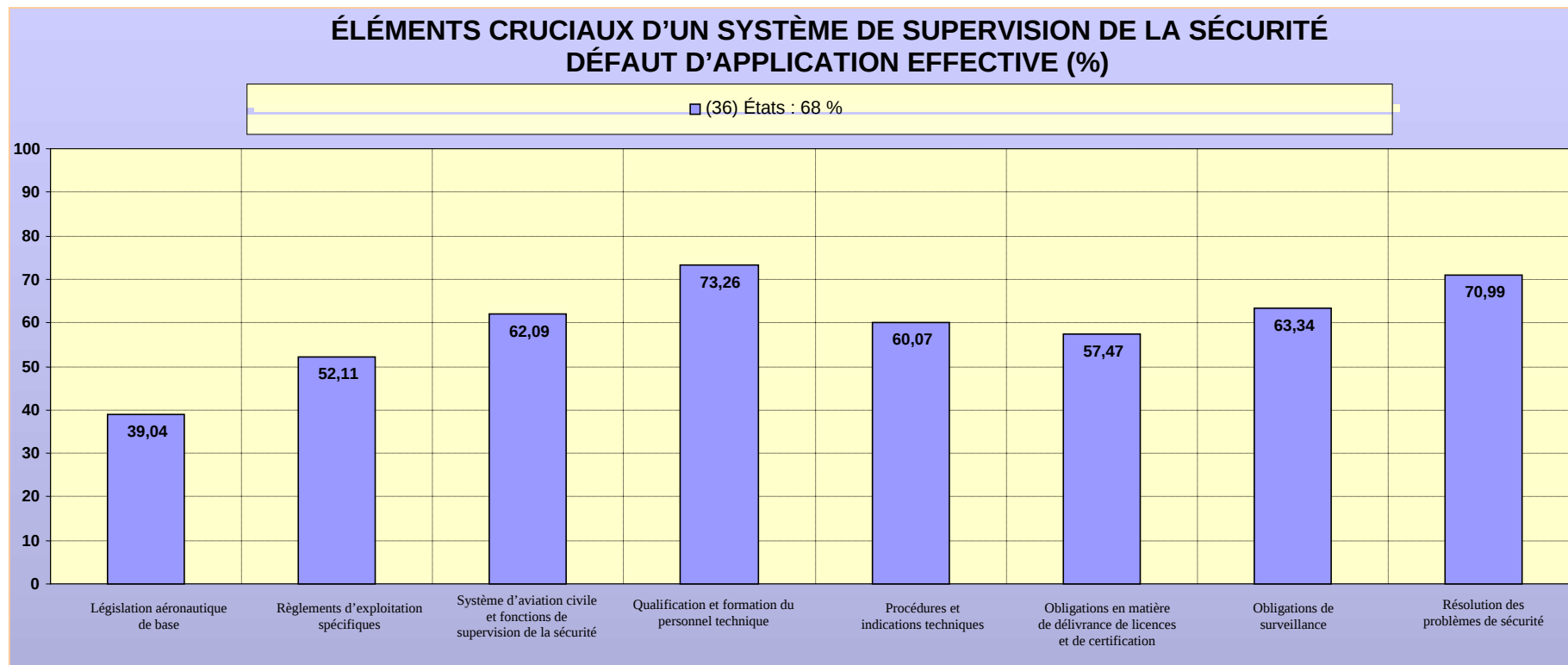
Recommandation 4/x — Méthode de planification régionale de la sécurité

Il est recommandé que lorsqu'ils effectuent une analyse d'écart et établissent des plans de mise en œuvre suivant la méthode du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), les États donnent une priorité élevée à la résolution des carences concernant l'Élément critique 8 (Résolution des problèmes de sécurité), l'Élément critique 6 (Licences et certification), l'Élément critique 3 (Système d'aviation civile et fonctions de supervision) et l'Élément critique 7 (Obligations de surveillance) de leur système de supervision de la sécurité, vu le rapport très fort qui existe entre ces éléments et les taux d'accidents.

5. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

5.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation figurant au § 4.2.

APPENDICE A



APPENDICE B

Taux d'accidents Accidents mortels - Vols réguliers, par Région

