



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)

**MISE EN PLACE D'ÉQUIPES D'INSPECTEURS DANS LES BUREAUX
RÉGIONAUX DE DAKAR ET NAIROBI**

(Note présentée par la France)

SOMMAIRE

La présente note a pour objectif de formuler des propositions concrètes pouvant être mises en œuvre à court terme en vue d'améliorer la supervision de la sécurité de l'aviation civile dans la région AFI. Ces propositions s'inspirent des principes exposés dans la note d'information IP/10 présentée par la France en mars 2006, lors de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile, intitulée « Une nouvelle approche pour la supervision de la sécurité pour le XXIème siècle ». Elle tient également compte des recommandations formulées dans les WP/24 et 26 inscrits au point 4 de l'ordre du jour de la réunion spéciale AFI RAN.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Le WP/24 montre que l'analyse des résultats des audits USOAP disponibles pour la zone Afrique – Océan Indien, sur la période d'avril 2005 à mai 2007, a mis en évidence une relation étroite entre les taux d'accidents et le défaut d'application effective par les États de quatre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité. Il est donc proposé que les États de la zone 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.

1.2 Le WP/26 présente les résultats d'une analyse des accidents et incidents survenus dans la zone au cours des 10 dernières années. Il montre que la majorité des événements sont intervenus dans sept États de la région AFI.

2. IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX POINTS FAIBLES

2.1 L'analyse montre qu'un nombre élevé d'accidents ou d'incidents graves relève de dix catégories d'événements : sortie de piste, panne ou anomalie moteur, inconnu ou non déterminé, contact anormal avec la piste, pannes ou anomalies de systèmes autres que moteurs, feu/fumée, perte de maîtrise en vol, CFIT, atterrissage trop long ou trop court et aérodrome. Pour les sorties de piste, les origines sont multiples et par ordre décroissant : défaillance de système de bord, mauvais temps, état de la piste, atterrissage long/court, prise de décision...Au final, ces classements par catégorie montrent une prédominance des causes liées à la navigabilité (défaillance des systèmes de bord et des moteurs), à la façon dont l'équipage a réagi à une défaillance (processus de décision) et enfin à l'état des pistes.

2.2 Dans ce contexte, le WP/26 conclut à la nécessité de tout mettre en œuvre pour améliorer les moyens de supervision de la sécurité dans les domaines de la navigabilité des aéronefs, des opérations aériennes et de la certification des aérodromes. Les analyses menées préalablement à la rédaction des WP/24 et 26 convergent et prouvent que les carences des états de la zone en matière de supervision de la sécurité sont des éléments clefs pour expliquer les accidents.

3. UNE APPROCHE INNOVANTE DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

3.1 Une fois menée l'identification de ces points critiques, la France propose de s'inspirer de sa proposition formulée dans sa note d'information IP/10 présentée en mars 2006, lors de la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile, et intitulée « Une nouvelle approche pour la supervision de la sécurité pour le XXIème siècle ». Il s'agit de répondre rapidement aux besoins d'assistance directe des états dans le domaine de la supervision de la sécurité, ce qui n'exclut pas la possibilité de mettre en place des organismes régionaux, mais l'expérience a montré que la complexité inhérente au processus conduisant à une mise en œuvre effective de ces organismes prend plusieurs années.

3.2 Cette approche consisterait à mettre en place dans les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi des équipes d'inspecteurs ayant pour objectif d'assister les états qui en feraient la demande pour les aider à satisfaire leurs obligations de supervision de la sécurité, notamment l'exécution d'inspections/audits/contrôles préalables à la délivrance ou au renouvellement de certificats de navigabilité, de licences ou de permis d'exploitation aérienne, ainsi qu'à la certification des aérodromes.

3.3 Pour l'OACI, cette approche aurait l'avantage :

- a) de démontrer sa volonté de leadership pour l'amélioration de la sécurité dans la région Afrique-Océan Indien, volonté clairement affichée lorsque les éléments du plan AFI pour la sécurité ont été présentés en septembre 2007 au cours de la réunion de haut niveau qui a précédé la 36ème Assemblée ;
- b) faire bénéficier ces équipes d'inspecteurs du support administratif des Bureaux régionaux et d'éviter la recherche, peut-être longue et coûteuse, d'autres sites d'accueil ;
- c) renforcer les deux Bureaux régionaux concernés en matière de supervision de la sécurité ;
- d) par le biais de l'activité des inspecteurs dans les états demandeurs d'assistance, compléter utilement les informations dont dispose l'OACI au travers des audits USOAP sur leur niveau d'activité aéronautique et sur les ressources dont ils disposent pour superviser cette activité.

3.4 Pour les états, cette approche aurait l'avantage :

- a) de mettre à leur disposition des inspecteurs dont l'indépendance et la compétence donneraient des garanties aux pays tiers sur le niveau de sécurité des organismes inspectés ;
- b) de permettre à ceux qui ne peuvent pas se doter de l'expertise nécessaire de satisfaire néanmoins leurs obligations de supervision de la sécurité et de remédier ainsi à un certain nombre de non conformités constatées au travers des audits USOAP ;
- c) de leur permettre de réaliser des économies d'échelle par une mise en commun des ressources entre les états accrédités à un Bureau régional.

3.5 Cette approche permettrait en outre la formation pratique d'inspecteurs issus des états de la région concernée au travers des missions des inspecteurs qualifiés qui se réaliseraient alors en binôme avec un inspecteur en cours de formation ; à moyen terme, la totalité des inspecteurs qualifiés devraient être issus des états de la région AFI.

4. **CONCEPT DE FONCTIONNEMENT**

4.1 Comme l'ont montré les analyses menées dans les WP/24 et 26, ces inspecteurs devront se concentrer dans un premier temps sur certains thèmes de surveillance bien précis de manière à améliorer sensiblement la sécurité dans les états d'une région, à savoir la navigabilité des aéronefs, les opérations aériennes des compagnies, le personnel navigant et la certification des aéroports.

4.2 Les experts devraient donc être recrutés en priorité dans ces domaines afin d'assister les états demandeurs. Le Secrétariat, en relation avec les Bureaux régionaux et les COSCAPs - là où ils existent – aurait d'une part, à évaluer les besoins potentiels des états et d'autre part, à identifier les inspecteurs susceptibles de présenter le niveau de compétence requis, en priorité dans la région AFI, mais aussi dans d'autres régions, en tant que de besoin.

4.3 Sans préjuger d'autres possibilités, l'une d'elles pourrait consister à ce que les inspecteurs sélectionnés soient recrutés par le TCB et rémunérés sur la base des experts techniques en poste dans les bureaux régionaux. Compte tenu de la période de rodage nécessaire avant la pleine utilisation de ces nouvelles ressources, il conviendrait d'être prudent dans la détermination du nombre initial d'inspecteurs à recruter.

4.4 A la demande des états, les inspecteurs interviendraient pour réaliser des missions d'inspection dans le cadre du renouvellement des autorisations, licences ou agréments dans les domaines de la navigabilité et de l'exploitation des aéronefs, du personnel navigant et de la certification des aéroports. L'assistance des inspecteurs se conclurait par la fourniture d'un rapport aux autorités de l'aviation civile de l'état demandeur qui aurait alors l'entière responsabilité de suivre l'ensemble des recommandations figurant dans le rapport.

4.5 Les missions des inspecteurs devraient être réalisées dans le cadre d'un accord type entre l'état demandeur et chaque inspecteur, l'accord précisant les responsabilités de chacune des parties ainsi que la réglementation sur laquelle s'appuiera le rapport de l'inspecteur, sachant que certains états n'ont pas encore de réglementation en place dans tous les domaines touchant à la sécurité.

4.6 Au cas où les cadres juridiques nationaux seraient un obstacle à la mise en œuvre d'une telle solution, les textes d'organisation de l'aviation civile des états intéressés devraient être

adaptés afin de prévoir la possibilité d'organiser la surveillance de leur industrie en faisant appel à cette forme d'assistance.

4.7 Une fois passée la phase de lancement, le financement des équipes d'inspecteurs devrait être couvert par les redevances que les états demandeurs verseraient pour couvrir les dépenses de personnel, de voyage et de séjour associées à chaque mission.

4.8 Tous les états de la Région AFI n'ayant pas les ressources suffisantes pour remplir leurs obligations en matière de supervision de la sécurité seront encouragés à utiliser les services des équipes d'inspecteurs mises en place dans les deux Bureaux régionaux de Dakar et Nairobi. Il y a lieu de noter que la mise en œuvre opérationnelle de ces équipes dépendra de la disponibilité des ressources requises.

4.9 Considérant que cette approche innovante de la supervision de la sécurité :

- a) traite de l'une des préoccupations les plus urgentes pour la sécurité des vols dans la Région AFI ;
- b) est en accord avec les principes contenus dans le GASP et la Feuille de route de l'Industrie ;
- c) s'intégrera dans le cadre du programme de travail ACIP détaillé par le WP/31 ;
- d) aura un impact marginal sur les ressources propres de l'OACI ;
- e) mais pourrait avoir un impact substantiel sur la sécurité à court terme tout en étant viable sur le moyen et le long terme ;

la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 5/x – Soutien de la mise en place de deux équipes d'inspecteurs dans les Bureaux régionaux de Dakar et Nairobi

Il est recommandé que, dès que possible, l'OACI :

- a) évalue le dimensionnement de deux équipes d'inspecteurs à mettre en place dans les Bureaux régionaux de Dakar et Nairobi, à la lumière du niveau d'activité aéronautique et des ressources propres des États de la Région AFI accrédités à ces deux bureaux ;
- b) entreprenne une étude détaillée des modalités pratiques de mise en place de ces équipes de manière compatible avec la disponibilité des ressources requises ;
- c) établisse un budget prévisionnel pour la phase de lancement de ces équipes et au-delà, évalue leur viabilité économique sur la base d'hypothèses réalistes en termes de coûts de fonctionnement et de recettes.

5. SUITE À DONNER

5.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les renseignements qui figurent dans la présente note de travail ;
- b) approuver le projet de recommandation figurant au paragraphe 4.9 ci-dessus.