



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

SYSTÈME NATIONAL DE SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ ET PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ — QUALIFICATIONS DES INSPECTEURS

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les difficultés soulevées par les dispositions du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) dans la mise en œuvre de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA). Les questions de protocole PQ 4.025 et PQ 4.033, considérées avec la question PQ 2.053, exigent d'un État membre qu'il démontre qu'il dispose de ressources compétentes suffisantes pour assurer une supervision effective de la sécurité. Le Doc 8335 stipule qu'un inspecteur d'opérations aériennes, par exemple, doit avoir une grande expérience opérationnelle – généralement un minimum de 5 000 heures de vol comme pilote-commandant de bord d'aéronefs de transport aérien civils ou militaires. Comme l'indique le rapport sur les résultats de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015, l'EI mondial sur l'élément critique (CE) 5 et l'audit des opérations de zone (OPS) et des licences du personnel (PEL) est faible et soulève des préoccupations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner et prendre note du contenu du Rapport sur la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, notamment la mise en œuvre effective de la surveillance de la sécurité sur l'élément critique CE-4 et des opérations aériennes de zone d'audit ;
- b) à appuyer l'initiative du Secrétariat de l'OACI d'établir un Groupe de travail ou de saisir le Groupe d'experts des opérations aériennes de la question, afin d'amender le nombre minimum d'heures de vol imposé comme critère d'expérience requise d'un inspecteur d'opérations aériennes dans le Doc 8335 ;
- c) à charger l'OACI de ne pas utiliser le nombre minimum d'heures de vol imposé comme critère d'expérience requise pour déterminer la compétence d'un inspecteur de sécurité de l'aviation (ASI) et partant l'efficacité de l'Autorité de l'aviation civile (CAA).

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Parties A et B (2)</i> Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 9735, <i>Manuel de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> Rapport sur les résultats de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) du 1 ^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015

1. INTRODUCTION

1.1 Les éléments critiques (CE) sont considérés comme des outils clés, fondamentaux et essentiels pour la défense de la sécurité, dans un système de supervision de la sécurité aérienne d'un État, nécessaire à la mise en œuvre des normes internationales de sécurité et des procédures connexes. Chaque État membre doit couvrir un total de huit CE afin d'établir et de mettre en œuvre un système efficace de supervision de la sécurité relevant de la responsabilité commune de l'État et de la communauté aéronautique.

1.2 Pour évaluer l'efficacité du système de supervision de la sécurité des États, l'OACI effectue des audits de tous ses États membres, au titre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA).

1.3 Les CE couvrent le spectre complet des activités de l'aviation civile, incluant les licences du personnel, les opérations aériennes, la navigabilité des aéronefs, les enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation, les services de navigation aérienne et les aéroports. Le degré de mise en œuvre des CE est une indication des capacités de supervision de la sécurité d'un État.

2. ANALYSE

2.1 À sa 32^e session (22 septembre – 2 octobre 1998), l'Assemblée générale, saisie des recommandations du Conseil, a adopté la Résolution A32-11 — *Établissement d'un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)*.

2.2 Par la suite, à sa 35^e session, l'Assemblée a adopté la Résolution A35-6, pour demander un élargissement de l'USOAP afin d'inclure les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes liées à la sécurité de l'OACI à compter de 2005. Cette résolution, qui annule et remplace la Résolution A33-8, charge également le Secrétaire général de remanier la structure de l'USOAP pour mettre en œuvre la CSA, ainsi que les rapports d'audit de la supervision de la sécurité pour prendre en compte les CE des systèmes de supervision de la sécurité, comme il est indiqué dans le *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734), Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*. Au titre de la CSA, tous les États membres feront l'objet d'un audit au minimum par période de six ans.

2.3 Le CE-4 porte sur les qualifications et la formation du personnel technique. Cela signifie d'une part, l'imposition d'exigences de connaissances et d'expérience minimales pour le personnel technique responsable de fonctions de supervision de la sécurité et d'autre part l'apport de formation appropriée pour maintenir et renforcer les compétences au niveau requis. La formation devrait inclure une formation initiale et une formation récurrente (périodique).

2.4 Chaque questionnaire de protocole d'audit comprend une série de questions de protocole (PQ) détaillées, offrant simultanément la souplesse requise pour permettre une évaluation appropriée de la portée et de la complexité des activités aéronautiques dans chaque État. Les PQ sont les principaux outils utilisés pour évaluer les capacités de supervision de la sécurité d'un État durant un audit.

2.5 Les PQ sont fondées sur la Convention de Chicago, les normes et les pratiques recommandées (SARP) liées à la sécurité figurant dans les Annexes à la Convention et les éléments d'orientation connexes. Chaque PQ est liée à un CE, et si elle est jugée « non satisfaisante », cette évaluation influera aussi le CE correspondant dans les résultats de l'audit. Toute conclusion de l'audit doit reposer sur au moins une PQ non satisfaisante. Une PQ marquée non satisfaisante peut également être considérée comme une carence.

2.6 Les PQ 4.025 et PQ 4.033, considérées ensemble avec la PQ 2.053, exigent d'un État membre qu'il démontre qu'il dispose de ressources compétentes suffisantes pour assurer une supervision effective de la sécurité. Le document d'orientation dans le domaine des audits des opérations aériennes (*Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*, Doc 8335) stipule qu'un inspecteur d'opérations aériennes, par exemple, doit avoir une grande expérience opérationnelle – généralement un minimum de 5 000 heures de vol comme pilote-commandant de bord d'aéronefs de transport aérien civils ou militaires. Comme l'indique le rapport sur les résultats de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015, l'EI mondial sur le CE 5 et l'audit des opérations de zone (OPS) et des licences du personnel (PEL) est faible et soulève des préoccupations.

2.7 Dans le même document (Doc 8335), il est indiqué que les inspecteurs de la CAA chargés de la vérification des licences des équipages de ligne ou de vol doivent détenir une licence de pilote de ligne (ATPL) en vigueur. Les candidats au poste d'inspecteur d'opérations aériennes doivent avoir occupé des postes dans la gestion opérationnelle, en qualité de pilote de ligne et d'examineur de vol désigné, ou d'instructeur de formation, ou encore de pilote militaire ayant acquis une expérience équivalente dans les opérations de transport aérien. Cette disposition est en harmonie avec le fait que l'ATPL est la qualification la plus haute qu'un pilote puisse obtenir.

2.8 D'après l'Annexe 1 – *Licences du personnel* (PEL) de l'OACI, un pilote doit accumuler 1 500 heures de vol pour recevoir un ATPL. Les fonctions d'un inspecteur de sécurité de l'aviation (ASI) sont de nature spéciale. Le détenteur du titre doit avoir occupé un poste d'autorité pour réaliser ces fonctions. La formation exigée d'un ASI, par exemple un inspecteur gouvernemental de la sécurité, est également de nature spécialisée. La formation initiale du personnel d'inspection de la CAA comprend une instruction basée sur les compétences couvrant les règlements et les procédures de la CAA.

2.9 Pour assurer que les membres du personnel d'inspection de la CAA restent compétents et au fait des aéronefs et équipements, des techniques, des procédures et des événements les plus récents dans leur domaine respectif de spécialisation, il est impératif qu'ils reçoivent une formation technique périodique. Les inspecteurs devraient donc être tenus de faire preuve d'un haut degré de formation dans l'exécution de leurs fonctions de supervision.

2.10 Rien n'indique pour le moment qu'un ASI disposant de moins de 5 000 heures de vol ne soit pas en mesure de s'acquitter efficacement de ses fonctions. Il est bien connu que, dans les pays en développement, en particulier dans la Région AFI, les CAA ont beaucoup de difficultés à attirer, à recruter et à retenir le personnel compétent approprié. C'est pourquoi la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'OACI et les partenaires de développement ont dû lancer un certain nombre d'interventions.

2.11 Le nombre élevé d'heures de vol exigés (5 000), qui est sans rapport avec l'efficacité de la CAA, est considéré comme un obstacle à la capacité des États membres de recruter les ressources adéquates dont ils ont besoin pour s'acquitter de leur mandat. Une telle exigence compromet donc la sécurité et présente, pour les États membres, un risque élevé de créer une préoccupation significative de sécurité (SSC).

3. CONCLUSION

3.1 L'Initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ne peuvent être mis en œuvre de façon efficace que si les États membres disposent des ressources appropriées. En imposant inutilement des critères irréalistes, on obtient des résultats contraires et on laisse en fait de nombreux pays de côté.

3.2 L'Afrique du Sud appelle donc à la révision de la décision d'utiliser le critère des 5 000 heures d'un pilote commandant de bord pour déterminer l'adéquation d'un ASI. L'OACI est invitée, dans l'esprit de l'initiative « Aucun pays laissé de côté », à constituer un groupe de travail pour analyser le rapport de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA), en se concentrant sur la mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité sur l'élément critique CE-4 et l'audit des opérations de zone. Le groupe de travail aura pour mandat de recommander un nombre approprié d'heures de vol comme critère d'expérience minimale exigée d'un inspecteur d'opérations aériennes dans le Doc 8335 et de soumettre la question au Groupe d'experts des opérations aériennes, pour finalisation dans le cadre de l'OACI.

3.3 Il est recommandé, comme mesure intérimaire, de ne pas utiliser le nombre de 5 000 heures de vol comme critère pour déterminer l'adéquation d'un ASI et partant l'efficacité de la CAA.