



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Huitième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — océan Indien (RASG-AFI/8)

10 novembre 2022

Titre : Difficultés de mise en œuvre communes recensées auprès des membres du RASG et potentielles solutions

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
<p>La présente note de travail contient un aperçu général des difficultés éprouvées par les États membres du RASG-AFI à s'acquitter de leurs obligations conformément à la Convention de Chicago, et à jouer le rôle qui leur est dévolu par le GASP, y compris leurs obligations en matière de supervision, et des propositions de solutions potentielles.</p>	
<p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>	
<i>Objectifs stratégiques connexes</i>	<p>La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sécurité</i>, et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i>.</p>

1. INTRODUCTION

1.1 Malgré l'importante amélioration globale de leurs systèmes de supervision de la sécurité au fil des ans, les États membres du RASG-AFI éprouvent encore des difficultés à atteindre les objectifs et les cibles mondiaux. Le score actuel des États membres du RASG-AFI pour l'USOAP s'élève à 56,95 %, un score inférieur à la moyenne mondiale qui se situe à 69,32 %.

1.2 La présente note de travail s'appuie sur les résultats des activités de l'USOAP-CMA et les données correspondantes tirées principalement du Cadre en ligne (OLF) et du système iSTARS, et agrégées pour le RASG-AFI. Les discussions seront principalement axées sur les quatre domaines d'audit dont les scores de mise en œuvre effective (EI) sont les plus faibles. Ils représentent assez bien les carences, et par conséquent les défis communs auxquels les États membres du RASG-AFI font face.

2. ANALYSE

Difficultés recensées auprès des membres du RASG

2.1 Les domaines d'audit dont les performances sont les plus faibles dans les États membres du RASG-AFI enregistrent les taux d'EI suivants : AIG, 42, 32 % ; AGA, 48,01 % ; ANS, 55,79 % ; et OPS, 57,51 %. Alors que les domaines AIG, ANS et AGA ne sont pas encore arrivés à maturité, OPS continue d'être une grande source de difficultés

pour la plupart des États, étant que certains d'entre eux lancent actuellement un processus de certification d'exploitants aériens récemment créés, malgré l'absence d'un système de supervision de la sécurité.

- 2.2 S'agissant des éléments cruciaux, les taux d'EI les plus faibles sont les suivants : EC-8 31,5 % ; EC-7 41,33 % ; EC-4 54,23 % ; et EC-6 54,4 %. Le manque de formation et d'expérience, ainsi que le faible niveau des effectifs du personnel limitent l'efficacité des tâches confiées aux inspecteurs.
- 2.3 En ce qui concerne l'EC-6, les problèmes liés à la délivrance des licences, l'agrément organismes de formation (ATO), et des organismes de maintenance (AMO), aux AOC, à certaines autorisations, aux certificats d'aérodrome doivent être réglés. Dans certains cas, un processus documenté comprenant une évaluation exhaustive de la documentation des demandeurs n'est pas mis en œuvre. Par ailleurs, les cas de non-conformité recensés ne sont pas tous systématiquement résolus avant la délivrance du certificat correspondant. Certaines exonérations sont accordées sans une évaluation adéquate des risques de sécurité encourus. S'agissant des autorisations, les homologations RVSM restent une préoccupation majeure.
- 2.4 Pour ce qui est de l'EC-7, la plupart des États consacrent prioritairement les ressources disponibles à la satisfaction à leurs obligations en matière de délivrance des licences et de certification, sacrifiant ainsi les activités de surveillance qu'ils jugent moins importantes.
- 2.5 S'agissant des programmes nationaux de sécurité, le niveau de mise en œuvre demeure faible, avec un score global pour les fondamentaux du PNS qui s'élève à 67,13 % pour les États membres du RASG-AFI. Onze États n'ont pas encore démarré l'analyse d'écarts, et un seul État a intégralement mis en place son PNS.
- 2.6 La plupart des États ne disposent de données susceptibles de leur permettre d'identifier les risques de sécurité opérationnelle. Ils ne s'attaquent pas efficacement aux questions émergentes engendrées par la technologie ou à celles qui concernent les nouveaux concepts des opérations.

Potentielles solutions aux problèmes recensés

2.8 Étant donné que les éléments cruciaux EC-4, EC-6, EC-7, et EC-8 sont liés, il faudrait réfléchir à une stratégie globale pour améliorer leurs scores. À cet égard, la formation semble être un aspect crucial des activités de mise en œuvre. Un accent particulier devrait être mis sur la formation en cours d'emploi (OJT), l'apprentissage par immersion, la formation spécialisée et la formation périodique. Un niveau adéquat des effectifs et la fidélisation du personnel qualifié sont nécessaires pour garantir un système viable de supervision de la sécurité. Les projets d'assistance technique à court ou à moyen terme qui ont un impact positif sur la délivrance des licences, certificats et des autorisations devrait aussi pourvoir aux besoins en renforcement des capacités des inspecteurs pour leur permettre par la suite d'effectuer les tâches de supervision à long terme.

2.9 Pour l'EC-6, il faudrait mettre en œuvre un processus documenté comprenant une évaluation exhaustive de la documentation des demandeurs. Tous les cas de non-conformité recensés devraient être résolus systématiquement avant l'octroi de toute exonération. En ce qui concerne l'espace aérien RVSM, la réunion RASC/8 tenue les 29

et 30 août 2022 a proposé une stratégie pour résoudre les problèmes connexes.

2.10 S'agissant de l'EC-8 et de l'EC-8, il faudrait noter qu'un programme de surveillance basée sur les risques peut faciliter les activités de surveillance en contribuant à l'optimisation des ressources et en ciblant les domaines qui ont plus de besoins. Ce qui permet aussi de valider toute action de mise en œuvre entreprise dans le cadre de l'EC-8. La plupart des initiatives doivent être classées par catégorie selon la non-conformité, la création et la mise en œuvre d'un système de surveillance pour le suivi des mesures correctives et leur résolution en temps voulu. Il faut également un niveau adéquat des sanctions, le renforcement des pouvoirs des inspecteurs, ainsi que la mise en œuvre effective des processus et procédures.

2.11 Afin d'améliorer la mise en œuvre du PNS, les États membres du RASG-AFI devraient y consacrer davantage de ressources et renforcer la collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation dans ce domaine. Par ailleurs, l'accent devrait être mis sur la formation, surtout la formation des instructeurs.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) encourager le Plan AFI, les CER, les donateurs à demander/consacrer plus de financements aux projets d'assistance visant à résoudre les carences recensées ;
- c) encourager les États donateurs et les partenaires de l'industrie à coopérer et à fournir plus de formations, d'orientations, et d'assistance technique ;
- d) prier instamment les États, les organisations, et les parties prenantes de consacrer davantage de ressources à cette problématique, et de prendre toutes les mesures nécessaires.