

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRAL

l'aviation civile

Première réunion des Directeurs Généraux de

(Abuja, Nigéria, 19-21 mars 2002)

Point 1 à l'ordre du jour : Stratégies pour l'élimination des déficiences dans la région**Amélioration de la supervision de la sécurité dans la région
d'Afrique occidentale et centrale**

(Présenté par le secrétariat)

Résumé	
La présente note de travail décrit les résultats du programme universel des audits de supervision de la sécurité en mettant en exergue les résultats de l'Afrique occidentale et centrale pour la mise en oeuvre des éléments essentiels de la supervision de la sécurité,. Elle montre également les potentialités d'une approche par la coopération régionale pour améliorer les capacités de supervision de la sécurité.	
Références	
S A33-WP/47	S Doc 9734 — <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>
S A33-WP/48	S Doc 9735 — <i>Manuel des audits de la supervision de la sécurité</i>
S A33-WP/49 (révisé)	
S Doc 7300 — <i>Convention relative à l'Aviation Civile Internationale</i>	
S Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i>	
S Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>	
S Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i>	
Appendices	
Appendice A:	Les constatations les plus fréquemment identifiées.
Appendice B:	Analyse des constatations des audits.

1. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

1.1 LES SYSTÈMES ÉTATIQUES DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

1.1.1 La supervision de la sécurité est définie comme une fonction par laquelle les États assurent la mise en œuvre efficace des normes et des pratiques recommandées (SARP) et des procédures associées relatives à la sécurité aérienne et contenues dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et des documents de l'OACI. Le système étatique de supervision de la sécurité est composé des procédures convenablement développées et établies et de processus d'organisation permettant généralement à un État Contractant de mettre en application d'une manière satisfaisante les SARP et les pratiques sûres admises. La responsabilité et l'engagement d'un État de part la Convention comprend l'autorisation et le contrôle du personnel d'exploitation, la certification et la surveillance des aéronefs, des exploitants de services aériens et des organismes d'entretien selon les dispositions pertinentes de l'OACI. La supervision de la sécurité assure également que le niveau de sécurité du service assuré par l'industrie est égal à ou supérieur à celui défini par les SARP. La responsabilité d'un État Contractant pour la supervision de la sécurité constitue ainsi la base par laquelle est établies les opérations aériennes internationales sûres des aéronefs. Là où des systèmes appropriés de supervision de la sécurité ne sont pas établis, le potentiel des accidents est élevé.

1.2 LE PROGRAMME OACI DES AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

1.2.1 La Résolution A32-11 de l'Assemblée a demandé à l'ICAO d'effectuer des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de supervision de la sécurité de tous les États Contractants, avec objectif d'améliorer la sécurité en favorisant la mise en œuvre par les États Contractants des SARP. Cette Résolution constitue la base de la politique et des objectifs de l'OACI pour la conduite des audits de supervision de la sécurité. L'Assemblée a également décidé qu'il soit fait montre d'une plus grande transparence et que d'avantage d'informations soient divulguées dans la publication des résultats de ces audits. C'est ainsi que le processus établi pour les audits a été conçu pour passer en revue l'efficacité des outils mis au point par les États Contractants pour la mise en œuvre et la gestion de leurs systèmes de supervision de la sécurité. Dans le cadre du programme des audits, les États ont été invités à préparer un plan d'actions, que la majorité d'États Contractants ont pu élaborer et proposer les mesures correctives appropriées pour remédier aux constatations établies.

1.2.2 La résolution A32-11 de l'Assemblée a rappelé que les objectifs de l'USOAP visent à s'assurer que les États Contractants assument convenablement leur responsabilité de supervision de la sécurité en ce qui concerne la délivrance des licences et la formation du personnel aéronautique, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs. En conséquence, des audits ont été effectués sur les questions relevant de la sécurité aérienne ayant trait aux Annexes 1, 6 et 8 en plus de la législation et de l'organisation de l'aviation civile, vu que celles-ci constituent le fondement de l'établissement d'un système efficace de certification et de surveillance. Récemment, la dernière Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A33-8 par laquelle elle approuve que le programme universel des audits de supervision de la sécurité (USOAP) avait été une réussite et s'est acquitté du mandat qui lui a été confié aux termes de la Résolution A32-11 et a reconnu que la mise en œuvre de l'USOAP avait contribué à identifier les préoccupations liées à la sécurité aérienne en formulant également des recommandations pour leur résolution

1,2,3 Les audits de supervision de la sécurité effectués par l'OACI ont été très efficaces en identifiant les déficiences, les problèmes potentiels et les difficultés probables de systèmes auxquels font face de nombreuses Administrations de l'aviation civile et ont également contribué à relever des conditions identifiées préjudiciables à la sécurité et à fournir sur place, aux autorités de l'aviation civile et aux compagnies, un avis permettant au moins une meilleure prise de conscience quant aux situations existantes.

2.

RÉSULTATS DES AUDITS DANS LA ZONE D'ACCRÉDITATION DU BUREAU RÉGIONAL

(Afrique occidentale et centrale)

2.1 LES CONSTATATIONS DES AUDITS

2.1.1 Les missions d'audit effectuées en Afrique occidentale et centrale ont identifié un certain nombre de déficiences communes consistant principalement en :

- S un manque d'un cadre législatif approprié (mise en oeuvre insuffisante des normes de l'OACI ainsi que des règlements, des procédures, de la documentation et de guides appropriés) ;
- S un manque d'une organisation de l'aviation civile dûment établie, disposant de l'autorité et de fonds appropriés ;
- S un manque de personnel technique adéquatement qualifié et expérimenté ;
- S un système de certification inadéquat et absence d'un système pour le contrôle et la surveillance du personnel et des organismes autorisés et certifiés ;
- S des autorisations opérationnelles spécifiques délivrées sans s'assurer de l'aptitude du requérant à les assurer ;
- S des licences et certificats d'équipage de conduite qui ne sont pas dûment délivrés et sont validés ou renouvelés sans vérification technique des compétences du postulant ;
- S l'absence d'un système primordial pour la surveillance et imperfection et insuffisance des inspections avant la certification des exploitants de services aériens, des organismes d'entretien et des instituts de formation d'aviation avec absence d'un système pour la résolution des problèmes de sécurité.

2.1.2 De plus, les audits de l'OACI ont également dévoilé des problèmes d'organisation connexes, dû principalement au manque d'engagement de la part des Gouvernements pour soutenir leurs autorités aéronautiques de l'aviation civile au niveau désiré. Ces problèmes se sont traduits par l'incapacité de l'aviation civile à attirer, recruter et maintenir un personnel compétent, qualifié et expérimenté, ayant entraîné de fréquents départs du personnel technique, des conditions de travail précaires, un moral bas du personnel continuellement et la recherche d'autres emplois, le manque de personnel de soutien, d'équipement, d'installations, de moyens matériels et de guide de travail.

2.2 ANALYSE DES CONSTATATIONS DES AUDITS

2.2.1 L'OACI a développé une base de données des résultats des audits et des différences (AFDD), en tant qu'élément du programme universel des audits de supervision de la sécurité, lui permettant d'analyser les résultats des audits, d'identifier avec précision les carences affectant la sécurité et de déterminer également les actions requises pour résoudre les problèmes liés à la sécurité aérienne. L'analyse permet l'identification et la quantification de ces carences par Etat, par groupes d'Etats, à l'échelle régionale ou mondiale. L'analyse des résultats confirme également qu'un certain nombre d'Etats Contractants font face à de graves difficultés en vue de s'acquitter de leurs obligations de supervision de la sécurité.

2.2.2 Les données recueillies ont notamment permis à l'OACI, de déterminer les types de difficultés éprouvées par les Etats dans les secteurs évalués, de déterminer le niveau de mise en oeuvre des Normes et les Pratiques Recommandées des Annexes dans les secteurs évalués, d'identifier des principales préoccupations relatives à la sécurité se rapportant aux Nomes et aux procédures pour la délivrance des Permis d'Exploitation Aérienne, des licences du personnel et des certificats de navigabilité et de déterminer

le pourcentage des constatations se rapportant à chaque disposition contenue dans les Annexes, ou les éléments indicatifs, au plan mondial, par région, par Etat, ou par groupe d'Etats. La base de données permet également de dresser une liste des constatations les plus fréquemment identifiées dans chaque secteur évalué dans la région (Annexe A jointe). Le nombre total des préoccupations relatives à la sécurité identifiées par les audits, au niveau mondial et régional figure à l'annexe B jointe.

3. BESOIN D'UNE STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

3.1 L'objectif ultime du programme universel des audits de supervision de la sécurité de l'OACI est l'amélioration de la sécurité en favorisant la mise en oeuvre des SARP par les Etats Contractants. Il est ainsi possible de conclure à partir des dispositions de l'OACI qu'un système efficace de supervision de la sécurité exige la mise en oeuvre d'une structure aéronautique compatible avec l'environnement et la complexité de l'industrie aéronautique au sein de l'Etat. Un environnement commun et les constatations communes favorisent l'adoption de solutions régionales.

3.2 C'est ainsi qu'une stratégie régionale de mise en oeuvre de la supervision de la sécurité consisterait en la mise en place d'un plan d'action régional ou sous-régional bien coordonné visant à rectifier progressivement les carences affectant la sécurité des vols en général et en particulier les secteurs couverts par les audits, où des constatations ont été formulées. Les principales tâches devraient à cet effet permettre la mise en oeuvre des normes appropriées de l'OACI, l'amélioration de l'efficacité des autorités de l'aviation civile en mettant à leur disposition les ressources humaines et financières adéquates et une structure organisationnelle compatible avec les activités aéronautique au sein de l'Etat, l'établissement de systèmes de certification et de surveillance du personnel aéronautique titulaire d'une licence, des exploitants de services aériens et des aéronefs au niveau des Etats ou au niveau régional, l'établissement des systèmes permettant l'amélioration de la sécurité des vols en général en mettant en application les programmes appropriés de l'OACI (facteurs humains, impacts sans perte de contrôle).

3.3 Les données recueillies et l'analyse faite par l'OACI permettent l'identification et la quantification des carences liées à la supervision de la sécurité et devraient servir à établir des priorités quant aux solutions réalisables. Ceci aboutira éventuellement par la suite à la mise en place d'un système régional de supervision de la sécurité plus vigoureux et améliorera la sécurité des opérations aériennes qui est l'objectif ultime de l'OACI.

3.4 Un certain nombre de problèmes peuvent donc être résolus grâce au concours de l'OACI par une assistance au niveau sous-régional ou régional. Cette assistance inclurait des missions de soutien ou de suivi fondées sur l'analyse des résultats et des plans d'action soumis, la formation du personnel grâce à l'élaboration de séminaires et ateliers et le développement d'éléments indicatifs, de manuels et de listes de vérification relatifs à la supervision de la sécurité.

4. CONCLUSION

4.1 L'OACI, par son programme de supervision de la sécurité a mis au point un outil efficace pour la sécurité qui, lui permet notamment, ainsi qu'aux Etats Contractants de déterminer le niveau de mise en oeuvre effective des éléments critiques de la supervision de la sécurité et des dispositions pertinentes des Annexes. Il permet également à l'OACI d'identifier avec précision les difficultés éprouvées par les Etats et devrait optimiser et de faciliter leur assistance afin atténuer les problèmes rencontrés. Les données recueillies durant les audits et analysées par l'OACI sont basées sur l'information fournie pendant ces audits. Il est donc impératif que la base de données de l'OACI soit régulièrement mise à jour et que l'OACI soit tenue au courant des progrès accomplis par les Etats. Les actions mise en oeuvre n'ont plus besoin d'être fondées sur des hypothèses et la base de données AFDD de l'OACI peut être employée pour assister les Etats dans leurs plans d'actions sous-régionaux ou régionaux. Le maintien d'une base de données valide permet à l'OACI de renforcer les fondements sécuritaires des organismes de l'aviation civile. Nous ne devrions plus et ne travaillerons plus dans l'obscurité.

4,2 Le programme a montré que des informations précises, factuelles et à temps permettent aux Etats Contractants et à la communauté de l'aéronautique en général, d'élaborer une stratégie destinée à la résolution des préoccupations de sécurité identifiées. A cet effet, une stratégie régionale et la coopération régionale permettraient aux Etats de promouvoir un transport aérien sûr pour la région et l'établissement d'un concept de "Ciel sûr". Le programme a été une réussite en identifiant des carences et en recommandant des solutions et en encourageant des Etats en vue de résoudre les problèmes rencontrés. Cependant, le succès continu du programme dépend de la volonté de chaque Etat Contractant à mettre en oeuvre les recommandations qui sont adressées et par la suite, à maintenir les normes établies.

5. Suite proposée

La réunion est invitée à:

- a) prendre note des informations fournis ;
- b) formuler les commentaires qu'elle juge appropriés.