

REUNION DES MINISTRES EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

(Malabo, 19 juillet 2013)

« LES DEFIS DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE EN  
AFRIQUE CENTRALE »:

La Supervision de la sécurité de l'Aviation civile dans les Etats de  
l'Afrique centrale :  
Evaluation et Recommandations

Par Ernest ILANG'IKWA BONKANYA  
Expert en Aéronautique de la CEEAC

# **SOMMAIRE**

**Bref aperçu sur l'OACI**

**Sécurité et Supervision de la Sécurité**

**USOAP-CMA**

- Résultats des Etats CEEAC**
- Principales faiblesses et lacunes**

**Amélioration de la supervision de la sécurité**

- Défis à relever**
- Recommandations**
- Initiatives de la CEEAC**

# APERÇU SUR L'OACI (1)

## L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

- ❑ Chicago, le 7 Décembre 1944: Signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)
- ❑ Etats membres à ce jour: 191
- ❑ Objectifs (art. 44 de la Convention de Chicago)
  - ✓ Assurer le développement ordonné et sûr de l'Aviation Civile internationale dans le monde entier;
  - ✓ Encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
  - ✓ Promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
  - ✓ Promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

## APERCU SUR L'OACI (2)

### □ Normes et Pratiques Recommandées Internationales (SARPs)

- Adoption des normes et procédures internationales: Art. 37 de la Convention
- Dérogation aux normes et procédures internationales: Art. 38 de la Convention

# SECURITE AERIENNE (1)

## 1. Définitions

### ✓ Sécurité:

Une condition dans laquelle le risque de nuisance ou de dommages matériels est limité à un niveau acceptable.

### ✓ Supervision de la Sécurité:

Fonction par laquelle un Etat ou un Organisme assure la mise en œuvre effective des dispositions relatives à la sécurité aérienne contenues dans:

- les Annexes à la Convention de Chicago ;
- les documents connexes de la Convention;
- les procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS).

### – Moyen par lequel un Etat contractant ou un Organisme s'assure que:

- les lois, règlements et directives appropriés pour la conduite d'une exploitation sûre et ordonnée des aéronefs sont produits et mis à la disposition de l'industrie;
- des ressources adéquates, humaines, financières et matérielles sont disponibles dans l'industrie en vue de procurer un niveau de sécurité au moins égal à celui requis par les règlements de l'Etat ou de l'Organisme et définis par les Annexes à la Convention de Chicago et les documents connexes.

# Sécurité Aérienne (3)

## 2. Responsabilités ?

### 1. Responsabilités d'un Etat Contractant

La Convention de Chicago exige de chaque Etat contractant:

- de veiller au fonctionnement sûr et efficace de l'exploitation des aéronefs dans son espace aérien en mettant en œuvre des normes et pratiques recommandées internationales;
- de fournir installations, équipements et services nécessaires pour faciliter la navigation aérienne internationale (Art. 28);
- de poursuivre toutes les personnes violant des lois et des règlements applicables.

### 2. Responsabilités de l'industrie (Exploitant aérien, Fournisseur de service etc)

- La conformité à chaque loi, règlement, et directive publiés par l'Etat;
- Le développement des consignes d'utilisation nécessaires pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de ses opérations;
- La conduite sûre de l'exploitation;
- Assurer des formations appropriées au personnel.

# Éléments cruciaux (CE) d'un système de supervision de la sécurité de l'Etat

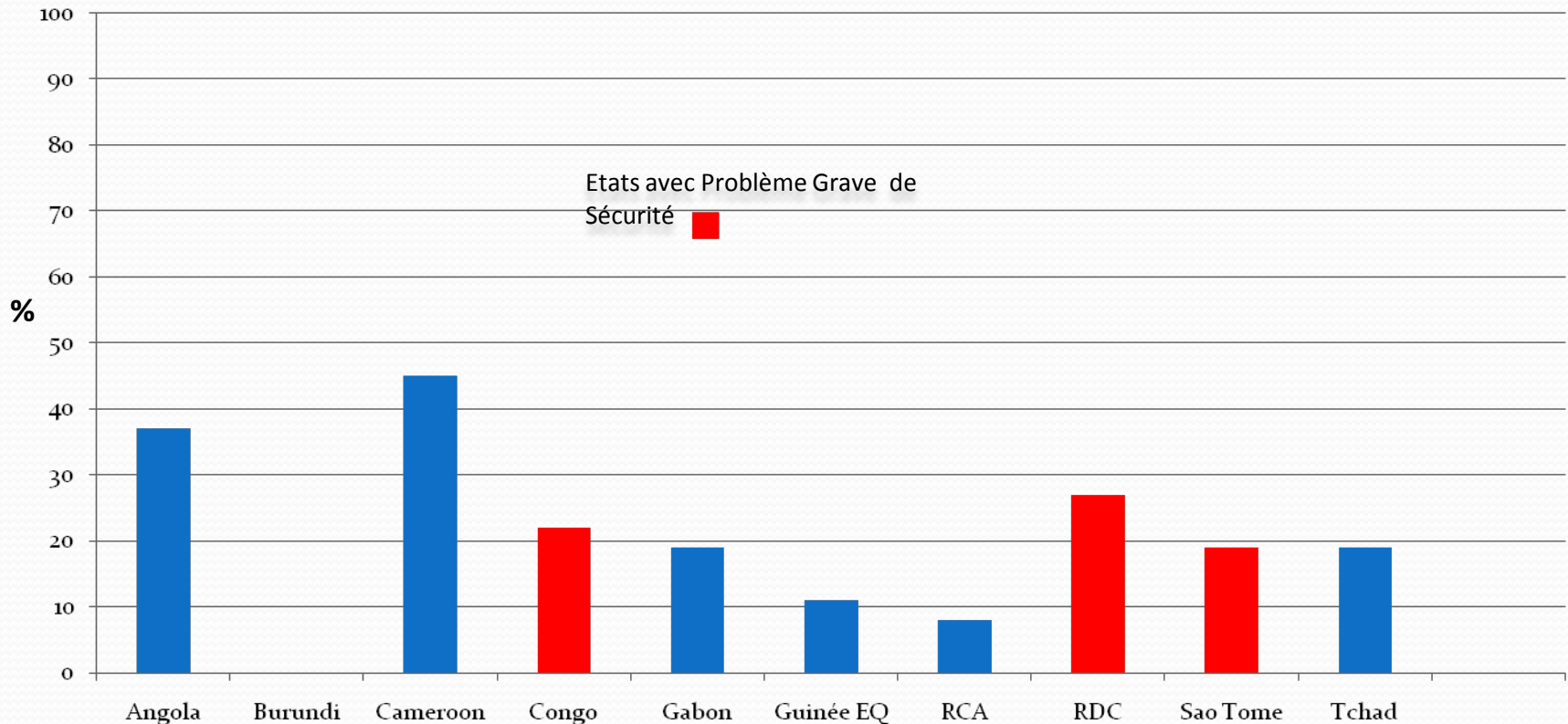






# USOAP-CMA (3)

## Pourcentage de Mise en œuvre Effective des Eléments Critiques par les Etats CEEAC



# USOAP-CMA (4)

## Profil de Sécurité des Etats CEEAC

ETAT	% de Mise en oeuvre Effective	PGS	Plan d'Action OACI
Angola	37		
Burundi			
Cameroun	45		√
Congo	22	√	√
Gabon	19		√
Guinée Equatorial	11		√
RCA	8		√
RDC	27	√	√
Sao Tome	19	√	√
Tchad	19		

Moyenne Région CEEAC – 23%  
Moyenne mondiale - 61%

## Principales faiblesses et lacunes :

✓ Très Faible taux de conformité aux SARPS de l'OACI dans tous les domaines (PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, AIG);

✓ Des réglementations techniques et procédures incomplètes;

✓ Insuffisance de personnel qualifié (Inspecteurs);

Note.- le « succès ou l'échec » d'un Etat à maintenir un niveau satisfaisant de la supervision de la sécurité est tributaire de la compétence de ses inspecteurs.

✓ Infrastructures et équipements aéronautiques insuffisants, mal entretenus, et pas souvent conformes aux normes internationales.

# USOAP-CMA (6)

## Conséquences pour les Etats

- ✓ Commission de suivi des résultats des audits (MARRB) de l'OACI;
- ✓ Liste de sécurité (liste noire) de l'Union Européenne (certification et surveillance continue exigées pour les compagnies aériennes des Etats concernés utilisant le ciel européen).

Note: l'UE utilise les performances de l'USOAP et de la Commission des résultats d'Audit dans la décision d'inscrire un Etat dans sa liste de sécurité;

- ✓ Non éligibilité au Bureau de la CAFAC et au Conseil de l'OACI conformément aux critères d'éligibilité arrêtés par la CAFAC.

# USOAP-CMA (7)

## Défis à relever pour les Autorités de l'Aviation Civile

- Prendre des mesures immédiates et convaincantes pour corriger toutes les défaillances identifiées par l'USOAP ou les ICVM en général mais surtout les Problèmes Graves de Sécurité (PGS) en particulier pour les Etats qui les ont;
- Avoir des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant:
  - possédant les qualifications et l'expérience technique et opérationnelle équivalentes à celles des personnes d'entretien et d'exploitation qu'ils sont appelés à inspecter;
  - titulaires de licences, de certificats/ou de diplômes correspondant à leurs responsabilités professionnelles;
- Disposer des règlements techniques et des procédures appropriés;
- Avoir une politique de gestion de la sécurité et des règlements exigeant des exploitants et des fournisseurs de services qu'ils mettent sur pied des systèmes de gestion de la sécurité;
- Avoir un système d'assurance de la qualité ou un système d'audit interne équivalent.

## Défis à relever pour les Etats

- Faire preuve d'engagement et de volonté politique pour résoudre les carences identifiées dans le cadre de l'USOAP et des Audits de suivi (ICVM);
- Mettre à la disposition des AAC des ressources suffisantes pour les aider à s'acquitter de leurs tâches et responsabilités;
- Développer et moderniser les infrastructures aéronautiques.

# USOAP-CMA (9)

## Actions prioritaires pour les Autorités de l'Aviation Civile

- Recruter le personnel technique nécessaire requis pour couvrir les différents domaines techniques;
- Elaborer et mettre en œuvre des programmes de formation formels de base et continue pour le personnel d'inspection;
- Elaborer des règlements techniques et des guides (manuels) d'inspecteurs;
- Etablir une politique de gestion de la sécurité et des règlements exigeant des exploitants et des fournisseurs de services qu'ils mettent sur pied des systèmes de gestion de la sécurité;
- Etablir un système d'assurance de la qualité ou un système d'audit interne équivalent;
- Développer la Culture de la sécurité aéronautique.

# USOAP-CMA (10)

## Recommandations pour les Etats

- Solliciter l'appui des organisations ci-après: l'OACI, la CAFAC, l'IATA pour aider les AAC à corriger toutes les défaillances identifiées dans le cadre de USOAP et ICVM;
- Accorder une réelle autonomie administrative et financière aux AAC pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités de supervision de la sécurité, notamment en disposant d'un personnel technique qualifié en nombre suffisant:
  - bénéficiant des conditions de travail et de rémunération en adéquation avec leurs qualifications, leur expérience et connaissances techniques et comparables à celles des personnels de l'industrie;
  - bénéficiant périodiquement d'une formation pratique et théorique spécialisée.
- Mobiliser les ressources nécessaires pour le développement et la modernisation des infrastructures aéronautiques.



# Amélioration de la Sécurité et de la Supervision de la sécurité en Afrique centrale

## QUE FAIT LA CEEAC?

1. Mobiliser le financement et l'appui technique des partenaires pour la réalisation des actions du Plan d'Action 2010-2015, notamment celles visant l'amélioration de la sécurité et de la sûreté et de la supervision de la sécurité :

- le renforcement des capacités des personnels techniques des AAC des Etats membres;
- la réalisation du projet de création d'une Académie régionale de l'Aviation civile
- la mise aux normes des aéroports

# Amélioration de la Sécurité et de la Supervision de la sécurité en Afrique centrale

## QUE FAIT LA CEEAC? (suite)

- La mise en place de l'Agence régionale de l'Aviation civile en Afrique centrale .

### Avantage pour les Etats:

- le partage des ressources humaines pour une bonne harmonisation et des activités de supervision de la sécurité dans la sous-région;
  - la mutualisation des moyens financiers pour des activités de supervision de la sécurité en vue de réaliser des économies d'échelle;
  - le règlement des problèmes régionaux de sécurité par une meilleure conformité des Etats membres aux normes et pratiques recommandées ;
  - la sécurité aérienne améliorée au niveau régional.
2. Inciter les compagnies aériennes de la sous-région à passer aux audits IOSA et à promouvoir le partenariat et la coopération pour réaliser des économies d'échelle.

# Amélioration de la Sécurité et de la Supervision de la sécurité en Afrique centrale

## QU'ATTEND-ON DES GOUVERNEMENTS ?

1. Prise de conscience de leurs responsabilités en vertu des dispositions de la Convention de Chicago et engagement et volonté politique fort et constants (tel qu'exprimé dans la Déclaration d'Abuja).
2. Appropriation des principes, politiques et outils de l'OACI dans leurs législations et réglementations.
3. Appropriation des initiatives de la CEEAC.

# MERCI DE VOTRE ATTENTION

