



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### DIXIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA REGION AFRIQUE - OCEAN INDIEN (AFI-DGCA/10)

*Libreville, Gabon, 15-16 juillet 2024*

**Point 4 de l'ordre du jour:** Etat des performances de la région

**Les défis relatifs au programme national de sécurité (PNS)**

*(Présentée par le Gabon)*

#### SOMMAIRE

Cette note présente les défis identifiés dès l'initiation des Programmes Nationaux de Sécurité (PNS) dans plusieurs États de la région AFI. Ils sont cohérents et devraient être pris en considération par les États qui n'ont pas encore mis en œuvre leur PNS. Ces discussions pourront être davantage analysées et intégrées dans l'élaboration de stratégies mondiales d'amélioration de la sécurité afin de contribuer à la réalisation des objectifs liés à la mise en œuvre des PNS d'ici 2025.

**Actions requises :** La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées dans ce document de travail ; et
- b) prendre en compte ces considérations pour l'établissement des programmes nationaux de sécurité (PNS).

Objectifs stratégiques :	Cette note de travail porte sur la sécurité de l'aviation civile
Implication financières	Non applicable
Références	Annexe 19, Gestion de la sécurité Doc 9859, Manuel de Gestion de la sécurité Doc 10004, GASP

## 1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Chicago, telle qu'énoncée dans son Annexe 19, ainsi que la réglementation aéronautique dans plusieurs États de la région AFI, exigent l'établissement et la mise à jour d'un PNS pour s'acquitter des responsabilités de l'État en matière de supervision et de gestion de la sécurité aérienne. Le but est de renforcer les processus existants de supervision de la sécurité à l'aide d'éléments supplémentaires fondés sur le risque, la performance et la sécurité, et de faciliter la mise en œuvre effective d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par l'industrie aéronautique.

- 1.2 Pour ce faire, les États ont initié l'établissement de leur PNS. Toutefois, en dépit des années écoulées, l'objectif d'avoir un PNS à 100% L4 pour tous n'est pas encore atteint. Plusieurs États de la région AFI peinent à dépasser la phase de projet, malgré les nombreuses actions de soutien de l'OACI et des autres partenaires.
- 1.3 En effet, plusieurs défis complexes et multiformes ont été identifiés et doivent être pris en compte dès la phase d'initiation du projet par les États. Ainsi, plusieurs équipes responsables de la coordination de ce projet partagent, à la lumière de leur expérience, dix (10) défis que les États de la région devraient relever pour assurer la bonne conduite de l'établissement du PNS et pour atteindre l'objectif mondial et régional de mettre en œuvre un programme national de sécurité.

## 2. DISCUSSIONS

- 2.1 Certaines analyses d'écarts ont été initiées par les Autorités d'Aviation Civile (AAC) et des plans d'action ont été élaborés, mais cela ne s'est pas souvent effectué en coordination avec toutes les parties prenantes pertinentes, ce qui peut mitiger le taux de progression de chaque État dans les outils PNS de l'OACI ;
- 2.2 Dans certains cas, l'établissement du PNS se traduit encore par la simple production d'un manuel, alors qu'il s'agirait de revoir l'ensemble du système de supervision pour considérer dorénavant la gestion de la sécurité de manière intégrée au système;
- 2.3 Les groupes spécialisés chargés d'initier les travaux sur le PNS ne sont souvent pas formellement établis, ce qui empêcherait une gestion efficace de la charge de travail des membres et impacterait la coordination et l'efficacité de l'établissement du PNS;
- 2.4 L'objectif d'établir un PNS à 100% L4 d'ici 2025 : les périodes prévues pour l'adoption, la publication et l'entrée en vigueur du dernier amendement de l'Annexe 19 et l'absence de check-list de conformité correspondante peuvent nécessiter davantage d'orientations de l'OACI aux États dans l'analyse de la conformité aux dispositions du PNS et du SDCPS et leur transposition dans les textes législatifs et réglementaires en cours de modification dans le cadre de l'établissement du PNS ;
- 2.5 La difficulté d'amender la législation notamment primaire afin d'intégrer les dispositions et les fonctions relatives au PNS et au SDCPS, applicables à l'Autorité de l'aviation civile et à toutes les parties intéressées ;
- 2.6 Les missions et responsabilités de la coordination du PNS au sein des Autorités de l'aviation civile sont souvent minimisées lors de l'établissement du PNS, et peu de ressources y sont ainsi affectées, impactant sur la charge de travail, notamment pour la mise en œuvre du PNS. En outre, l'amendement des fiches de poste du personnel technique doit également être considéré ;
- 2.7 Le financement du PNS est un problème souvent mal interprété et qui revient régulièrement. A ce titre, les redevances établies en matière de sécurité, l'autonomie de gestion octroyée aux entités de l'État impliquées dans le PNS et les activités de

supervision régulièrement menées sont autant d'aspects parfois en place qui devraient être considérés ;

- 2.8 Peu d'ateliers pratiques destinés au renforcement des capacités des experts des États de la région sont réalisés pour l'établissement du PNS. De plus, ce ne sont parfois pas les membres des équipes projet qui sont envoyé par les Etats à ces assises de partage d'expérience, cruciales pour l'établissement de PNS ;
- 2.9 Les préalables pour les États qui n'ont pas encore établi de PNS, tels que la publication de leur Plan National de Sécurité Aérienne (NASP) et le traitement des PQ de base d'ici 2024, constituent autant de défis à considérer dans le projet de mise en œuvre d'un programme national de sécurité ;
- 2.10 Dans le cadre de renforcement des capacités ou d'assistance liés au PNS, le projet de mise en place de SDCPS devrait être abordé aussi tôt pour mieux concevoir les activités de gestion de la sécurité par l'État.

### **3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

- 3.1 Encourager les États à réviser leurs plans de mise en œuvre du PNS afin de considérer, entre autres, l'ensemble des parties intéressées pertinentes ;
- 3.2 Sensibiliser les Autorités d'aviation civile et les autres acteurs majeurs sur le concept du PNS et l'approche systémique pour aboutir à la mise en place d'un PNS ;
- 3.3 Encourager les États à formaliser et à accompagner les équipes projet constituées d'experts de chacun des domaines de supervision de la sécurité en plus d'autres personnes ressources, le cas échéant ;
- 3.4 Sensibiliser les États à la nécessité d'amender la législation et d'introduire de nouvelles fonctions à l'Autorité de l'aviation civile et aux entités impliquées dans le PNS ;
- 3.5 Encourager les Autorités d'aviation civile à évaluer les besoins en ressources notamment pour la réalisation des nouvelles activités de gestion de la sécurité en leur sein et pour soutenir la coordination du PNS dans l'État ; et
- 3.6 Renforcer la sensibilisation et l'assistance pour la mise en place de SDCPS au sein des États.

-----