



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Dixième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation - Région Afrique - Océan Indien (RASG-AFI/10)

7 novembre 2024

Point 4 de l'ordre du jour : État de mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité du GASP, y compris les priorités fixées pour la région RASG-AFI

4.3. Autres initiatives de sécurité

Difficultés de mise en œuvre des PQ de l'USOAP CMA concernant les exigences d'expériences opérationnelles pour la qualification des inspecteurs

(Note présentée par le Gabon, le Congo et les AAMAC)

RESUME

La présente note de travail est relative à l'application de plus en plus fine des dispositions de l'OACI en rapport avec les audits USOAP à travers les nouvelles PQ 2024 qui connaissent des progressions significatives par rapport à celles de 2020, particulièrement en ce qui concerne la qualification des inspecteurs nationaux des Etats.

Ces précisions additionnelles apportées risquent d'impacter les taux de mises en œuvre effective (EI) au niveau des Etats et peuvent conduire à des non-conformités et des SSC. La note invite à une attitude de prudence dans l'interprétation pratique de ces dispositions des PQ pertinentes à travers une progression et des changements compatibles avec les possibilités des Etats, la capitalisation des acquis pour les inspecteurs des Etats déjà en fonction afin d'éviter de grandes distorsions et difficultés dans la mise en œuvre.

Suite à donner (Se référer au paragraphe 4.1)

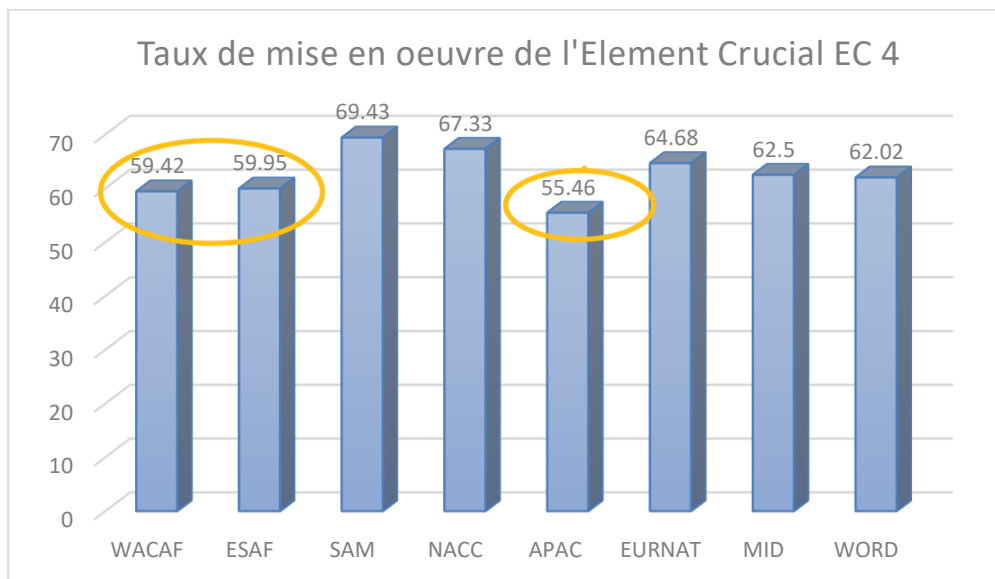
REFERENCE(S)	Doc 9734 manuel de supervision Doc 9735 manuel USOAP Doc 10004 Plan de gestion de la sécurité dans le monde Questions de protocoles (PQ) de l'USOAP de l'OACI 7.057, 7.205, 7.273 et 7.377. etc. Annexe 19 de l'OACI
<i>Objectifs stratégiques</i>	Sécurité

1 INTRODUCTION

- 1.1 Les activités USOAP sont basées sur les questions de protocoles (PQ). Les questions de protocole (PQ) sont le principal outil utilisé dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour évaluer la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité. Établies sur la base des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments indicatifs de l'OACI, les PQ font l'objet d'une révision périodique par l'OACI afin de tenir compte des amendements apportés aux dispositions et documents de référence de l'OACI
- 1.2 L'Annexe 19 de l'OACI en son paragraphe 3.2.3.1 complété par son Appendice 1 fait obligation aux Etats de mettre en place les Eléments Cruciaux (EC) pour permettre de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARPs) en conséquence.

2. ANALYSE

2.1 Les différents résultats des Etats tirés du cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA sur la mise en œuvre des EC 4 montrent une mise en œuvre moyenne à faible. En effet, alors que, à l'échelle mondiale le taux mise en œuvre effective (EI) globale est de 70,1% , il est pour l'élément crucial (EC) qualification de l'ordre de 62, 02% et spécifiquement de 59, 42% pour les Etats WACAF et 58, 95% pour les Etats ESAF en région AFI. Les détails sont présentés dans le tableau ci-dessous (*Source : OLF USOAP de l'OACI*).



2.2 Les résultats de l'analyse de ces données à l'issu des différents rapports d'audits attribuent ce niveau de mise en œuvre aux difficultés suivantes auxquelles font face les Etats :

- Absence de politique claire de développement des compétences du personnel d'inspection au niveau des Autorités d'Aviation Civile (AAC) ;
- Manque de ressources suffisantes pour la qualification et la formation du personnel

technique et inspecteurs ;

- Difficultés dans le recrutement et la conservation du personnel qualifié/compétent ;
- Ressources et conditions de travail parfois moins intéressantes pour l’attrait des personnels de l’industrie vers les AAC ;
- Absence de mécanisme de recrutement par avis de vacances de poste (AVP) pour recruter du personnel qualifié ;
- Insuffisances dans la mise en œuvre de programme de formation et de plans individuels de formations du personnel ; etc.

3. DISCUSSIONS

3.1 Les questions de protocoles 2020 ont fait l’objet de révision pour donner lieu à celle de 2024. Parmi les caractéristiques notables de cette édition 2024 des Questions de Protocole, on note une plus grande précision apportée quant à la description des critères de qualification des inspecteurs ATS. Ces critères de qualification appelaient les inspecteurs des Etats :

a) à disposer de licences aéronautiques ;

b) et d’expérience opérationnelle et de travail technique compatible avec les activités qu’ils sont appelés à accomplir.

Les nouvelles dispositions invitent les inspecteurs ATS à disposer de licence de contrôle aérien (PQ 7.057).

3.2 Ces PQ font obligation aux inspecteurs des Etats de disposer désormais d’une expérience opérationnelle, de licence, de brevet etc. au moins équivalent à celui du personnel de l’organisme à auditer ou à certifier. La PQ 7.057 par exemple, exige la détention d’une licence de contrôleur du trafic aérien dans les critères de qualification d’un inspecteur ATS. En 2020, la même PQ demandait une qualification en aéronautique. En 2024, c’est la licence de contrôleur aérien qui est demandée à un nouvel inspecteur ATS. Autrement dit, il faut être ATCO pour prétendre être un inspecteur ATS. Cette situation se retrouve également au niveau AIM, CNS, etc. Il en est de même pour autres inspecteurs des domaines OPS, AIR, AGA, etc.

3.3 Pour des Etats comme ceux des AAMAC (appartenant au même RSOO), l’ANSP est le même. Si tous ces dix-huit Etats doivent disposer d’un inspecteur ayant exercé ou obtenu son parchemin au sein de l’ANSP dans des domaines pointus tels que, le contrôleur aérien etc., cela engendrerait pour les Etats et pour l’ANSP des difficultés dans la mise en œuvre.

3.4 A ce jour, les Etats disposent de leurs inspecteurs qualifiés et habilités selon les critères propres à eux, figurant dans leur législation nationale. Ceux-ci prêtent serment pour certains. A ce jour, les activités réalisées par les inspecteurs des Etats sont satisfaisants au regard des audits USOAP que les Etats ont accueillis avec les scores connus et diffusés. Les rapports n’ont pas explicitement mis en cause les qualités des inspecteurs des Etats.

3.5 La lecture approfondie des nouvelles dispositions des PQ 2024 concernant les expériences opérationnelles font ainsi une place de choix à certaines catégories de professionnels au détriment d’autres.

3.6 L’attention de l’OACI doit être appelée pour capitaliser les acquis avec la « loi de grand père » pour les inspecteurs déjà en fonction avant l’entrée en vigueur de ces dispositions introduites dans les PQ 2020 et maintenue dans celles de 2024.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre connaissance du contenu de cette note et des préoccupations soulevées ;
- b) Tenir compte des réalités des Etats de la région AFI pour envisager une approche progressive des PQ ; et
- c) Encourager l'OACI à finaliser et faire adopter le DOC 10070 pour permettre aux Etats de disposer d'un cadre formel de compétences pour les inspecteurs de l'aviation civile dans les différentes spécialités.