



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
PLAN RÉGIONAL COMPLET POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA SÛRETÉ DE
L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN SECFAL)

CINQUIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU PLAN AFI SECFAL

(Gaborone, Botswana, 25 mai 2017)

Point 3 de l'ordre du jour : PRINCIPAUX OBSTACLES À LA SÛRETÉ DE
L'AVIATION ET LA FACILITATION IDENTIFIÉS PAR LES AUDITS DE L'USAP
DANS LA RÉGION AFI

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) a réalisé des audits dans 13 États de la Région AFI. Ces audits ont permis d'évaluer les niveaux de la mise en œuvre effective de toutes les normes de l'Annexe 17 – *Sûreté*, et des dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* liées à la sûreté. La présente note de travail a pour but de fournir au Comité directeur du Plan AFI SECFAL les données disponibles sur ces audits afin de compléter les connaissances existantes et déterminer les mesures à prendre, le cas échéant.

Suite à donner : Le Comité directeur est invité à prendre acte du contenu de la présente note.

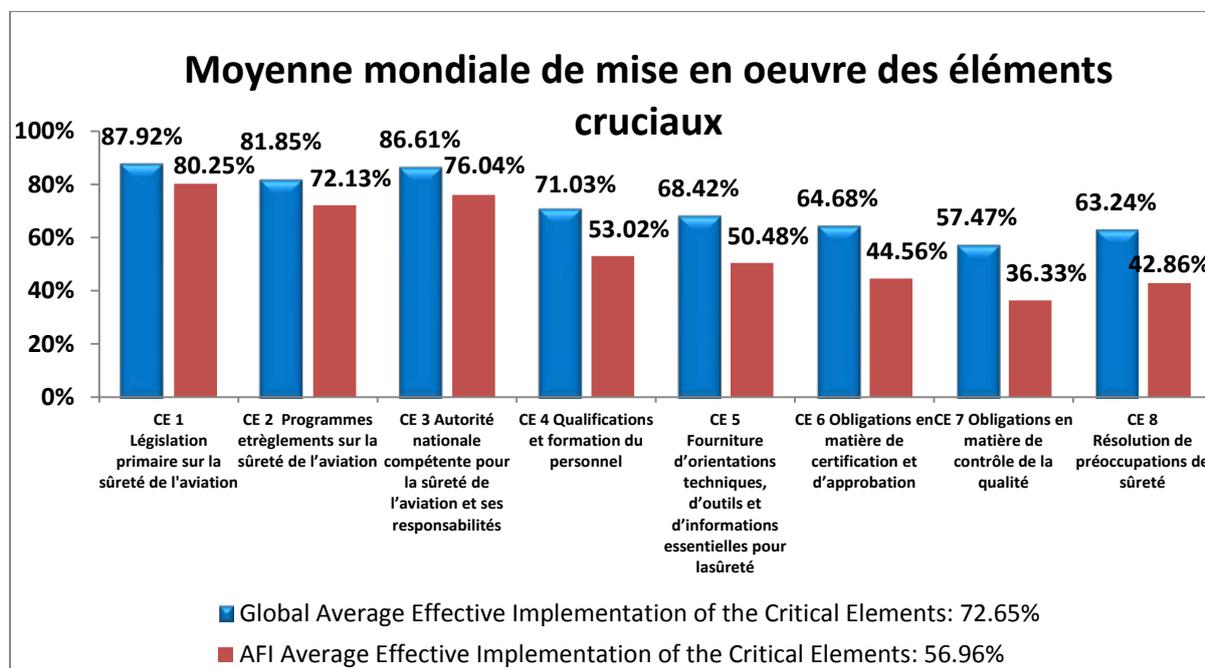
1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) a pour objectif de promouvoir la sûreté de l'aviation dans le monde à travers l'audit et le suivi continus des États membres. Les performances dans le domaine de la sûreté de l'aviation sont évaluées sur la base de deux indicateurs : un indicateur de la supervision qui examine la capacité des États à mettre en place et appliquer un système durable et efficace de supervision de la sûreté de l'aviation ; et un indicateur de conformité qui évalue les niveaux indicatifs de conformité des États aux normes de l'Annexe 17 - *Sûreté*. L'USAP-CMA comprend une approche basée sur le risque qui utilise des paramètres clés pour déterminer le type, la portée, le degré de priorité et la fréquence de l'audit et du suivi des activités.

2. MISE EN OEUVRE DE L'USAP-CMA

2.1 Au 30 avril 2017, 60 activités USAP-CMA ont été réalisées pour 57 pays, y compris 42 audits sur place, 15 audits fondés sur la documentation et missions de validation pour évaluer la résolution des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) depuis son lancement en janvier 2015. Parmi ces activités, 14 au total ont été menées dans la Région AFI, y compris 13 audits sur place et une mission de validation.

2.2 Le graphique ci-après illustre les résultats globaux à l'échelle mondiale des audits de l'USAP effectués dans le cadre du deuxième cycle et de l'USAP-CMA, en mesurant la mise en œuvre effective, par les États, des huit éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation identifiés dans le Doc 10047, *Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation*. Il convient de noter que même si ces informations ont été regroupées dans un seul graphique, les questions du protocole sous-jacent utilisées pour effectuer les audits ont changé considérablement depuis le deuxième cycle. Le pourcentage global à l'échelle mondiale devrait donc être utilisé avec une certaine prudence, en particulier lors de la comparaison des résultats mondiaux aux résultats de l'USAP-CMA des États considérés à titre individuel. Les résultats mondiaux devraient devenir de plus en plus précis à mesure de la réalisation d'un plus grand nombre d'audits de l'USAP-CMA dans toutes les régions. D'autres informations et analyses peuvent être retrouvées dans la brochure *Analyse des résultats d'audit de l'USAP-CMA*, 6^e édition, accessible à travers le [portail sécurisé de l'USAP](#).



3. PRINCIPAUX ÉCUEILS À L'ÉVALUATION

3.1 Pendant les audits de l'USAP-CMA en Région AFI, le Secrétariat a mesuré le niveau de la mise en œuvre des Normes de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Un tableau montrant les niveaux de mise en œuvre pour chacune des

normes, classés du niveau le plus faible de mise en œuvre au niveau le plus élevé et comparés à la moyenne mondiale, est inclus dans l'appendice à la présente note. Toutefois, il faut relever qu'étant donné que seulement 25 % des États de la Région AFI ont été audités dans le cadre de l'USAP-CMA, cette information pourrait être d'une importance limitée. Par ailleurs, certaines normes n'ont pas été applicables à tous les États audités.

3.2 Les normes globalement applicables de l'Annexe 17 dont les niveaux de mise en œuvre sont les plus bas sont, entre autres :

- a) La norme 3.3.1 : Élaboration, mise en œuvre et maintien de programmes écrits de sûreté d'exploitants d'aéronefs ;
- b) La norme 4.6.4 : Mesures de sûreté renforcées pour les marchandises à haut risque ;
- c) Les normes 3.4.5 et 3.4.6 : Définition des priorités et organisation des activités nationales des contrôle de qualité, notamment les audits, les tests, les enquêtes et les inspections auprès de toutes les entités concernées;
- d) La norme 4.4.1 : Filtrage des passagers et des bagages de cabine;
- e) La norme 4.6.8 : Détermination de l'état de sûreté des marchandises ;
- f) La norme 4.3.1 : Contrôles et inspections de la sûreté des aéronefs.

3.3 Les normes de l'Annexe 9 ci-après sont globalement applicables mais leurs niveaux de mise en œuvre sont parmi les plus faibles :

- a) La norme 3.3.3 : Évaluation des documents de voyage pour afin d'empêcher la fraude et les abus ;
- b) La norme 8.17 : Programme national de facilitation du transport aérien ;
- c) La norme 8.19 : Établissement d'un Comité national de facilitation du transport aérien et des Comités de facilitation d'aéroport

4. PROPOSITIONS DE MESURES À PRENDRE

4.1 L'analyse des données relevées dans la présente note peut être utilisée efficacement pour classer les activités par ordre de priorité dans la Région AFI ;

4.2 On peut réaliser des changements importants au niveau des États à travers la mise en place de solides systèmes de supervision et de plans réalistes d'amélioration de la sûreté de l'aviation reposant sur un leadership engagé qui œuvre pour des changements significatifs.

4.3 Les répercussions négatives des difficultés liées au faible niveau de conformité et au manque de compétences pour la supervision de la mise en œuvre des exigences des Annexes 9 et 17 peuvent être évitées à travers la mise en œuvre des mesures prévues dans le programme de travail du Plan AFI SECFAL qui permettra certainement d'atteindre des niveaux de réalisation supérieurs à 65 %. La Région AFI a le potentiel pour réaliser la meilleure moyenne de mise en œuvre à l'échelle mondiale.

5. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ DIRECTEUR

5.1 Le Comité directeur est invité à :

- a) Prendre note de l'état des obstacles à la sûreté de l'aviation et la facilitation identifiés par les audits de l'USAP-CMA ;

- b) Demander au Secrétariat du Plan AFI SECFAL d'analyser les données, établir l'ordre de priorité des activités et élaborer des projets spécifiques ;
- c) Prier instamment les États à accroître les efforts de renforcement des systèmes nationaux de supervision, et prendre des mesures réalistes pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation ;
- d) Demander instamment aux États d'élaborer des mécanismes pour garantir le suivi effectif de la mise en œuvre des mesures prévues par le programme de travail du Plan AFI SECFAL.