

PREMIERE REUNION DES NCMC USOAP CMA DE LA REGION AFI

NOM: RANAIVOSON Jean Charles

Titre: Directeur de la Qualité et du Programme

National de la Sécurité

AVIATION CIVILE DE MADAGASCAR

Dakar, du 15 au 18 juillet 2018





ICAO

SAFETY



- EXPERIENCES DE MADAGASCAR
(Aviation Civile de Madagascar A.C.M.)





ICAO

SAFETY



Table des Matières

- 1-Historique
- 2- Constats USOAP 2008 et ICVM 2012
- 3- Analyse des Résultats
- 4- Actions entreprises à la suite de l'ICVM
- 5-Renforcement de Capacité
- 6 –Résultat obtenu en 2015
- 7-Consolidation des Acquis et Programme d'amélioration continue
- 8-Résultats en 2018
- 10-Actions en cours



| ICAO

SAFETY





1-Historique

- Février 2008: Audit USOAP de l'ACM: Résultat EI: 30%
- Février 2011: ACM a été interpellée par la Commission pour la Sécurité de l'Aviation de l'Union Européenne concernant les anomalies constatées sur les Avions de la compagnie Air Madagascar lors des Inspections SAFA.
- Avril 2011: La Commission de l'UE a mis la Compagnie Air Madagascar dans l'Annexe B, interdisant les Avions de la flotte B767 dans l'espace aérien de l'UE.
- Mai 2012: Audit ICVM: EI passe de 30% à 55%
- 2013: Evaluation ROST
- March 2014: Ré-organisation de l'ACM: Changement de Staff dirigeant



1- Historique (suite)

- Juin 2015: Evaluation hors site réalisée par l'OACI : EI: 62,66%
- Juin 2016: La Commission de l'UE a sorti la compagnie Air Madagascar de l'Annexe B
- Juin 2017: ACM a reçu le prix "OACI Award"
- Janvier 2018: Réalisation de l'Audit ICVM par l'OACI: Résultat: EI 78,74%.



2-Constats USOAP 2008 et ICVM 2012

- Résultat de l'Audit USOAP 2008:
 - 97 constatations avec 574 PQs jugées Non Satisfaisantes .
 - Ce qui a résulté en une LEI de 70,7%.
- Résultat de l'audit ICVM 2012:
 - L'examen a porté sur 80 constatations concernant 474 PQs
 - Suite à cet examen: Le statut de 205 PQs a été modifié en "satisfaisant"
 - Ce qui a résulté en une LEI de 44,4%
 - Les EC ayant les EI les plus faibles sont:
 - EC 4 Qualification et Formation du Personnel
 - EC 6 Certification et Délivrance de Licence
 - EC 8 Résolution de problème de Sécurité



3-Analyse des Résultats

- Le taux global de mise en œuvre effective EI étant encore inférieure à 60%, les efforts ont été concentrés sur l'amélioration des Eléments cruciaux de base (EC1 à EC5):
 - Le code a été amendé pour donner plus d'autorité au DG de l'aviation Civile et par délégation aux Inspecteurs.
 - Les processus et procédures relatives aux activités de certification et surveillance dans tous les domaines ont été établis et/ou revus pour leur pertinence par rapport aux SARPs, aux règlements nationaux et au principe de l'amélioration continue (PDCA)

4-Actions entreprises à la suite de l'ICVM

- Nouvelle organisation de l'Autorité de l'Aviation Civile en 2014 avec de nouvelles visions et objectifs
 - Séparation des Entités opérationnelles et les Entités support:
 - Mise en place de la Direction Générale adjointe chargée des Opérations pour renforcer les activités de Supervision de la Sécurité.
 - Mise en place de la Direction de la Qualité pour:
 - La mise en place et la mise en œuvre du Système de gestion de la Qualité et
 - La surveillance interne de la conformité réglementaire des activités opérationnelles d'ACM;
 - Reforme de la Direction des Ressources Humaines:
 - Mise en place d'une entité chargée de la gestion de la Formation. Mise en place d'un Manuel et de nouvelles procédures d'élaboration et de suivi de la mise en œuvre du programme de formation du personnel Technique.



ICAO

SAFETY



4- Actions entreprises à la suite de l'ICVM

- Audits d'évaluation des Exploitants détenteurs d'AOC, d'Agréments AMO et ATO
 - Mise en place de mesures conservatoires, pour atténuer les risques potentiels engendrés par les systèmes opérationnels et ou de Gestion de la Navigabilité constatés défectueux
 - Suspension des Agréments de 3 ATO et de certains AMO



4- Actions entreprises (suite)

- Mise en conformité Règlementaire:
 - Re-certification de tous les Opérateurs (AOC, ATO, AMO) suivant la méthode de certification en 5 phases, avec l'assistance d'experts de l'extérieur.

5-Renforcement de Capacité

- Recrutement d'Inspecteurs stagiaires dans tous les domaines (PEL, OPS, AIR, AGA, ANS) pour pallier au manque d'effectif déterminé par la procédure d'analyse charge/Effectif mise en place.
- Assistance d'un Organisme de Consultance étrangère dans le cadre du Programme SAFE en collaboration avec l'OACI et la DGAC française.
- Réalisation d'une surveillance renforcée de la Compagnie Air Madagascar et accompagnement de son Programme d'amélioration continue en vue de la sortie de l'Annexe B



6-Résultats obtenus en 2015

- Evaluation hors site dans le cadre du CMA en Mai 2015: les progrès constatés sur les EC1 à EC5 a permis de modifier l'EI de 55,6% à **62,7%**.
- Juin 2016: Air Madagascar est sortie de l'Annexe B de l'UE.

7-Consolidation des Acquis et Programme d'amélioration continue

- A l'issue de la levée des restrictions d'exploitation au sein de l'espace aérien européen en juin 2016 et la sortie de Air Madagascar de la liste de l'Annexe B, ACM doit :
- Consolidation et maintien d'un système de surveillance efficient, pérenne, autofinancé et assurant la montée du niveau de sécurité de l'aviation civile malgache.
- Amélioration continue de la performance dans la maîtrise de la gestion de la Sécurité



8-Résultats en 2018

- Audit ICVM de l'OACI en Janvier 2018: les domaines examinés sont : PEL, OPS, AGA et ANS.
- Résultat: le taux global de mise en œuvre effective EI est passé de 62,66 % à **78,74%**.
- Les EC ayant les EI les plus faibles nécessitant une amélioration sont:
 - -EC 4: Qualification et formation du personnel technique.
 - -EC 7: Obligations de surveillance
 - -EC 8: Résolution des problèmes de Sécurité

9-Problématique

- Insuffisance de personnel technique qualifié pour couvrir tous les domaines à superviser.
- Coût d'investissement dans la formation et la qualification trop onéreux par rapport aux recettes (redevances) dans certains domaines
- Système d'information dédié à la surveillance non suffisamment performant ;
- En dessous d'une certaine taille du secteur de l'aviation, l'équilibre économique du système de surveillance et le financement des investissements (formation, système d'information, ...) ne peut être assurés durablement.
- Base de données des événements sécurité non suffisamment étoffée pour permettre d'évaluer le niveau de sécurité, d'identifier les risques, et de mener des actions de promotion de la sécurité (PNS).
- Formation des Inspecteurs: Les Formations disponibles sur catalogue proposées par des Organismes de Formation ne sont pas tout à fait conformes à nos exigences règlementaires et plans de formation établis et de ce fait, elles ne satisfont pas à nos attentes au niveau des compétences acquises par nos Inspecteurs.
- Certaines PQs (domaine AIG) ne peuvent pas être clôturées, faute d'évidences (mise en œuvre seulement possible lors d'incidents graves ou accident).



10-ACTIONS EN COURS

- **Mise en oeuvre du PNS (Programme National de Sécurité)** permettant à l'ACM de gérer les événements sécurité, d'évaluer le niveau de sécurité, d'identifier les risques et de mener des actions de promotion de la sécurité ;
- **Amélioration de la Règlementation par la Convergence vers le standard EASA en matière de règlementation** permettant à ACM de s'appuyer sur un standard de haut niveau déjà éprouvé et exploité par les pays représentés dans l'EASA, afin de permettre:
- La **Mutualisation des Services avec les AAC dans la sous Région Océan Indien et de résoudre ainsi l'insuffisance de personnel technique qualifié;**
- **Mise en place et maintien d'un système d'information performant** (gestion des audits, du personnel technique, des formations, de la base de données sur la Sécurité, taillé à l'ampleur de nos activités;
- **Mise en conformité aux normes des Aéroports internationaux ;**
- **Mise en place des nouveaux systèmes de gestion de la Navigation Aérienne** (PBN, ASBU, AIM) ;
- **La mise en place d'un plan national SAR** et les accords SAR avec les Etats voisins;
- La sensibilisation du personnel aux principes du Système de gestion de la Qualité.
- L'élaboration d'un programme de Formation fondée sur les Compétences pour le Personnel Technique: Programme élaboré à partir de l'analyse de l'emploi , les procédures , les tâches et nos objectifs. Programme de Formation personnalisé conforme à notre règlementation et à nos attentes et non dépendant des formations catalogue.



ICAO

SAFETY



- Merci de votre attention.
- Vos suggestions sont les bienvenues.



ICAO

SAFETY



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



MERCI