



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**Quatrième Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI**  
**(Matsapha, Manzini, Swaziland, 8 au 9 novembre 2010)**

---

**Point 1 de l'Ordre du Jour: Suivi des conclusions de la Réunion DGCA/3**

**Examen des actions de suivi sur l'état et la mise en œuvre  
des Conclusions de la troisième Réunion DGCA (DGCA/3)**

(Présenté par le Secrétariat)

**Sommaire**

Cette note présente les actions de suivi et l'état de la mise en œuvre des conclusions de la troisième réunion AFI DGCA (DGCA/3) tel que compilés et revues par le Secrétariat.

Référez-vous au Para 3 pour l'action par DGCA 4  
Référence: Rapport de la réunion DGCA 3 Annexe 1

**1. Introduction**

1.1 La troisième réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des régions ESAF & WACAF de l'OACI tenue à Lomé au Togo, du 3 au 5 novembre 2009, a adopté 27 Conclusions sous la forme d'un plan d'action, avec des activités définies, des objectifs de performance/délais d'exécution, et des responsabilités assignées dans la mise en œuvre.

1.2 En formulant ainsi ce plan d'action, la réunion a imposé une exigence et a établi un mécanisme pour la communication à l'OACI par les Etats, des rapports sur l'état de la mise en œuvre de ses Conclusions sur une base trimestrielle.

1.3 Un examen de l'état de mise en œuvre des Conclusions de DGCA/3 est présenté sous forme de tableau à l'Annexe A de la présente note. Le tableau indique, pour chaque conclusion, l'action de suivi prise et l'état de la mise en œuvre selon les informations disponibles/fournies par les Etats et les parties responsables.

**2. Discussions**

2.1 Le Secrétariat a examiné les Conclusions de la réunion DGCA/3 et a relevé les actions prises comme indiqué à l'Annexe A de la présente note. Compte tenu des réactions limitées de la part des Etats, les informations sur l'état de la mise en œuvre sont présentées sous forme d'une évaluation d'ensemble à l'échelle régionale.

2.2 Bien que certains progrès aient été réalisés, il convient de mentionner que l'action est soit en attente soit en cours sur un nombre important de cas. D'autres directives de la part de la réunion DGCA/4 sont donc nécessaires en ce qui concerne les obligations des Etats et des parties responsables à mettre en œuvre des Conclusions en attente ainsi que la fourniture des rapports périodiques de situation.

### 3. **La suite à donner par la réunion**

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des progrès accomplis dans la mise en œuvre des Conclusions de DGCA/3 tels qu'indiqués en Annexe à la présente note, et
- b) Envisager et proposer des actions supplémentaires.

-----

Annexe A: État de la mise en œuvre des conclusions de la réunion DGCA 3

**Point 1 de l'Ordre du Jour: Actions de suivi aux Conclusions de la Réunion DGCA/3**

État de la mise en œuvre des conclusions de la réunion DGCA 3

Concl. No	Résolutions & Actions Proposées (Titre & Texte)	Cible de Performance/ Date limite d'exécution	Responsabilité	Action de suivi/Etat d'exécution
	OACI USAP: Revue globale des résultats régionaux et des actions correctrices par les États			
2. .1	Que: Tous les États complètent, soumettent et maintiennent à jour les informations et la documentation sur les audits de l'USOAP y compris les plans de mesures correctrices, et qu'ils identifient et notifient l'OACI des différences existantes.	100% au 30oct. 2010	L'exécution par les États – l'Assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI.	Situation Tel qu'en octobre 2010: • 47 États AFI (90%) ont été audité (20 ESAF & 22 WACAF). • Tous les États audités ont soumis leurs CAP.
2.2	Les États améliorent le niveau moyen de mise en œuvre des éléments cruciaux 1, 2, 5, 6, 7 et 8.	30% au 30oct. 2010	L'exécution par les États – l'Assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI.	<b>Moyenne d'absence de mise en œuvre effective, octobre 2010:</b> CE 1–35.30%; CE 2–52.77%; CE 5–58.58%; CE 6 – 56.46%; CE 7 – 62.21%; CE 8 – 71.53%
	<b>OACI USOAP: Revue des résultats régionaux et des actions correctrices par les États</b>			
3.1	Que: Les États devraient continuer à mettre en œuvre et à actualiser leurs Plans d' Actions correctrices (CAP).	Le calendrier de mise en œuvre doit être conforme aux plans d'audit respectifs de chacun des États.	L'exécution par les États et le suivi assuré par l'OACI	La mise en œuvre est en cours.
3.2	Une attention particulière devrait être accordée à l'élaboration et à la promulgation du Programme de la Sécurité de l'Aviation Civile (NCASP), du Programme Nationale du Contrôle de la Qualité (NQCP), et du Programme de Sécurité d'Aéroport, respectivement.	Au 30 oct. 2010, tous les États auraient promulgué NCASP, NQCP et ASP		Les États <b>WACAF</b> (sept. 2010): • NCASP–14 États (58%) • NQCP – 13 États (54%) • ASP - 13 États (54%)  <b>ESAF:</b> Appui technique AVSEC à un nombre d'États en cours (Botswana/ Mozambique/ Burundi/Malawi/Djibouti/Erythrée).

	<b>Coopération régionale et initiative de mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté de l'aviation (COSCAP/CASP)</b>			
4.1	Que: Les États qui participent aux projets COSCAP existants devraient adopter des mesures concrètes pour maintenir un niveau de financement suffisant pour la mise en œuvre des activités du programme.	Au moins 75% du Budget du Projet est rendu disponible au début du cycle de mise en œuvre par les États participants.	L'exécution par les États, l'assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI	Contributions des États membres, budgets 2010 du projet  <ul style="list-style-type: none"> <li>• COSCAP-BAG (en mutation vers BAGASOO): 47%</li> <li>• COSCAP-UEMOA-M + STP: 65%</li> <li>• COSCAP-CEMAC: 100%</li> <li>• COSCAP—SADC: 39%</li> </ul>
4.2	Les États qui participent aux projets COSCAP existants devraient renforcer leur participation aux activités du programme et en assurer le suivi.	Au moins 75% des activités du projet selon le plan de travail devraient être mis en œuvre dans chaque cycle de planification.	L'exécution par les États, l'assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI	Projet COSCAP-BAG terminé en juillet 2010 avec le lancement de BAGASOO. Mise en œuvre du plan de travail pas atteint mais en cours pour COSCAP-UEMOA / CEMAC / SADC
4.3	Chaque État devrait faire partie d'un COSCAP ou d'une organisation régionale de sécurité.	Tous les États doivent avoir joints soit COSCAP ou RSOO par fin octobre 2010.	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI	Seul État à être encore membre de CASCAP / RSOO: <b>Comores</b> .  Djibouti, Égypte, Erythrée, Ethiopie, Libye, Somalie et Soudan ont initié et ont convenu de créer RSOO en sept. 2010 à la réunion de Khartoum, au Soudan avec l'appui des bureaux de l'OACI ESAF / MID.
4.4	Les États devraient prendre des mesures pour créer des équipes régionales de sécurité de l'aviation sur la plateforme des projets COSCAP ou des organisations régionales de sécurité.	Création d'au moins 5 RAST (basés sur COSCAP) dans la région par fin octobre 2010	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seul BAGRAST (créé sous CASCAP-BAG et maintenu sous BAGASOO) existe.</li> <li>• Une réunion commune UEMOA / CEMAC RAST est planifiée.</li> </ul>
4.5	Les États qui sont en mesure de le faire devraient accélérer les efforts pour démarrer un projet CASP et les autres États pourraient éventuellement s'y joindre. Le démarrage pourrait se faire avec une gamme réduite d'activités à accroître dans le temps.	Démarrage au moins de deux projets CASP dans la région par fin 2010.	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI	Accord de services de gestion (MSA) avec l'OACI est en cours de finalisation pour le Projet CASP-SADC. La mise en œuvre doit commencer dès le dépôt des fonds auprès de l'OACI.
4.6	Les administrations d'aviation des États doivent coordonner avec les partenaires concernés, y	Réduction de 50% des Taux de Sortie de	Exécution par les États, les	IATA a tenu un atelier sur SMS/réduction des RE, Johannesburg 9 – 10 déc. 2009. Outil de Boeing pour la

4.7	<p>compris les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de la navigation aérienne pour réduire significativement les sorties de piste, accidents/incidents. A cet effet les Etats sont encouragés à prendre part aux séminaires/ateliers de formation (comme l'atelier de l'IATA sur la réduction des sorties de piste du 9 au 10 décembre 2009 pour sensibiliser les acteurs.</p> <p>Les autorités de l'aviation civile des Etats en coordination avec les compagnies aériennes doivent prendre les actions appropriées pour réduire sensiblement le taux d'accident/ incidents graves d'aviation résultant de la perte de contrôle. A cet effet il est demandé aux Etats et aux compagnies aériennes d'accéder aux documents relatifs à la perte de contrôle (Ex : MYBOEING flot).</p>	<p>Piste (RE) au 31 octobre 2010.</p> <p>Réduction de 50% des accidents/incidents graves résultant de la perte de contrôle au 31 oct. 2010.</p>	<p>compagnies aériennes et ANSP; coordination par IATA; suivi par l'OACI.</p> <p>Exécution par les États, les compagnies aériennes et les ANSP; coordination par IATA; suivi assuré par l'OACI.</p>	<p>formation sur le rétablissement après perte de maîtrise d'un aéronef présenté aux États.</p> <p>Mise en œuvre par les États en cours</p> <p>A la réunion COSCAP-CEMAC à Brazzaville, fév. 2010, Boeing a sensibilisé les États sur la nécessité d'une formation sur la perte de contrôle (LOC) et l'outil de formation de Boeing sur le rétablissement après perte de maîtrise d'un aéronef.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune demande ou rapport des États sur l'exigence d'une telle formation imposée aux équipages.</li> <li>• LOC continue d'être une grande priorité dans la région.</li> </ul>
4.8	<p>Les Etats doivent:</p> <p>Mettre en œuvre la standardisation introduite par l'amendement 32 de l'Annexe 6 pour supprimer le besoin de spécifications d'opérateurs étrangers et;</p> <p>Apporter leur soutien au développement du registre international en communiquant les AOC et les spécifications opérationnelles qu'ils émettent.</p>	<p>50% des États doivent effectuer 32 amendements conformes aux AOC par fin 2010; 100% des États doivent effectuer 32 amendement conformes aux AOC pour le 1<sup>er</sup> jan. 2012 et</p> <p>L'OACI et IATA doivent finaliser l'enregistrement international pour fin 2010 pour la pleine participation des États à fin 2012.</p>	<p>Exécution par les États/les compagnies aériennes, la coordination par Boeing et l'OACI pour le suivi.</p>	<p>La mise en œuvre par les États en cours.</p> <p>En cours</p>

4.9	Les États concernés et les partenaires d'aviation doivent supporter et utiliser les initiatives et programmes existants tels que ceux de l'IATA (IOSA, ISAGO, STEADES, IPSOA) et sensibiliser d'avantage les opérateurs de la Région AFI conformément aux recommandations de l'OACI SP AFI RAN de 2008.	IOSA: 10 États par fin 2010, ISAGO, 10 États par fin 2010, STEADES: 10 États, IPSOA: 5 États en 2010	Comme approprié: Exécution par les États, les ANSP, les aéroports et les opérateurs, et l'IATA pour le suivi.	En cours
4.10	Les Etats doivent développer et fournir à l'OACI leurs plans nationaux PBN, conformément à la Résolution de l'Assemblée A36-23.	100% des États au 31 déc. 2009.	Exécution par les États et l'OACI pour le suivi.	En oct. 2010: Seuls environ 10 États (19%) ont établi un plan national de mise en œuvre de PBN En cours.
4.11	Les Etats doivent s'engager dans des programmes en vue d'atteindre les objectifs d'aviation à travers l'efficacité des infrastructures et des opérations.	1.5% efficacité de carburant par an.	Exécution par les États, les ANSP, les aéroports et l'évaluation par l'IATA (opérateurs) et le suivi par l'OACI.	En cours.
<b>Création d'organisations régionales de supervision de la sécurité de l'aviation et d'enquêtes sur les accidents (RSOO et RAIA)</b>				
5.1	Que: Que les États prennent les mesures nécessaires pour la mise en commun de leurs ressources par la création d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et d'agences régionales d'enquêtes sur les accidents (RAIA) en utilisant les regroupements régionaux existants et/ou les COSCAP comme moyen le plus viable de faire face collectivement à leurs obligations internationales de supervision de la sécurité de façon efficace et durable. Quant aux Etats qui n'appartiennent à aucun regroupement, ils doivent faire l'effort de se regrouper pour créer des RSOO et des RAIA ou se joindre à ceux déjà existants.	Deux cadres pour la mise en place de RSOO par les États actuellement couverts par la plateforme existante doivent être achevés au 30 octobre 2010.	L'Exécution par les États, le suivi par l'OACI.	BAGASOO est opérationnel depuis juillet 2010. Le Directeur Exécutif est nommé et occupe son poste, le processus de recrutement pour les postes restants (par ex. les coordinateurs techniques) en cours.  <b>Des efforts similaires sont en cours pour l'UEMOA/CEMAC/CAE:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• CEMAC RSOO (ARAS) cadre juridique signé, un accord est en place avec ACIP pour le développement du cadre RAIA.</li> <li>• UEMO RSOO &amp; RAIA, les cadres juridique, organisationnel et financier sont adoptés par le Groupe de travail de haut niveau (HLRTF)</li> <li>• L'Agence de supervision de la sécurité et de la sureté de l'aviation civile (CASSOA) de la CAE est établi et opérationnel. L'accord est en place pour</li> </ul>

		<p>Les sous-régions qui n'appartiennent à une plateforme établie s'engagent et établissent des arrangements pratiques pour la mise en place du cadre de RSOO au 30 octobre 2010</p> <p>Deux cadres pour la mise en place de RAIA doivent être achevés au 30 octobre 2010.</p>		<p>renforcer les capacités des CASSOA et pour la création d'un RAIA</p> <p>En cours (réf. 4.3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadre pour la mise en place de l'Agence Régionale Enquête et Accidents de l'Accord de Banjul (BAGATA) achevé et signé au 30 juin 2009. Engagement du commissaire et du personnel clé en cours, doit être finalisé par le Conseil des Ministres à la fin de 2010.</li> <li>• L'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de la CAE est établi et opérationnel.</li> </ul>
5.2	Les Etats devraient élaborer des Programmes étatiques de Sécurité (SSP)	Des programmes régionaux de sécurité sont mis au point pour 30% des régions au 30 octobre 2010.	Exécution par les États, le suivi assuré par l'OACI.	<p>Modèles régionaux élaborés au cours de la formation ISM (CAE, BAG, UEMOA, CEMAC, etc.).</p> <p>L'élaboration de modèles régionaux de sécurité a jusqu'ici été initié dans une région.</p>
5.3	L'Industrie devrait mettre en œuvre les SMS	Systèmes de gestion de sécurité mis en place dans au moins 25% des États au 30 octobre 2010.	L'exécution par les Fournisseurs de services, le suivi assuré par les États et l'OACI.	<p>Des cours de formation pour un total de 12 États SSP/SMS sont menés dans la région AFI sous la coupe de l'ACIP.</p> <p>En cours de mise en œuvre.</p>
5.4	S'engager à mettre sur pied au minimum quatre centres d'Excellence pour la médecine aéronautique en utilisant les organisations régionales existantes de sécurité de l'aviation comme plateforme dans	Établir un Centre d'excellence pour AVMED (avec le personnel) dans chacune	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI	<p>Les États membres de la CAE (sous le leadership de CASSOA) finalisent la mise en place d'un centre régional pour AVMED.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La proposition AVMED de l'OACI approuvée par le</li> </ul>

	les deux prochaines années, et ensuite chaque année.	des deux régions de l'OACI (FASR / WACAF) à la fin octobre 2010		Conseil de CASSOA <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'étude de faisabilité financé par l'OACI/l'élaboration des TDR (Termes de Références) est en cours</li> </ul> En cours. Les États sont en train d'être sensibilisés et encouragés.
	<b>Documents de voyage lisibles par machine (MRTD)</b>			
6.	Que les États se conforment aux normes et spécifications MRTD.	Mise en œuvre 100% en avril 2010.	Les États doivent travailler départements appropriés pour l'exécution, l'OACI doit faire le suivi.	La mise en place des MRTD par les États, sept. 2010: 85% <ul style="list-style-type: none"> <li>• WACAF: 18 États (75%)</li> <li>• ESAF: 21 États (91%)</li> <li>• Atelier de l'OACI pour ESAF/MID/WACAF est en cours d'organisation, à Maputo, 24-26 nov. 2010.</li> </ul>
	<b>Besoins de formation et de capacités en matière de sécurité/sûreté de l'aviation</b>			
7.2.1	Que: Les États améliorent le niveau moyen de mise en œuvre des CE 3 et 4 en établissant des politiques de formation, des dossiers de formation et en appliquant des programmes de formation cohérents.	Augmenter la conformité globale de 30% au 30 octobre 2010	La mise en œuvre par les États, l'assistance de COSCAP, le suivi assuré par l'OACI	<b>Sécurité:</b> ACIP a mené une formation et un atelier pour les initiatives africaines régionales/collectives pour renforcer la mise en œuvre des EC 3 et 4. <i>La moyenne d'absence de mise en œuvre effective en octobre 2010:</i> CE 3 – 61.13%; CE 4 – 73.29%
7.2.2	Nécessité d'une coopération accrue entre les centres de formation à la sûreté de la région.			Non réalisé, en cours. Les centres AVSEC spécifiques ont mené la formation comme prévu cependant les échanges directs entre les ASTC sont minimes. Les bureaux régionaux de l'OACI continuent de coordonner les programmes annuels de formation ASTC pour éviter les conflits et les doubles emplois.  En cours
7.2.3	Elaboration d'éléments didactiques adaptés à la région  Identification et disponibilité d'un pool d'instructeurs nationaux qualifiés AVSEC dans chaque Etat.	Avoir une équipe nationale d'instructeurs (100%) au 30 octobre 2010		Statut <b>WACAF</b> en sept. 2010: Mise en œuvre par 16 États (66%)
	<b>Activités du Groupe d'Actions Tactiques (TAG)</b>			

8.1	<p>Que: Tous les États devraient désigner une personne contact à l'équipe TAG.</p>	<p>100% des points de contact (POC) nommées au 31 jan. 2010.</p>	<p>Exécution par les États, la coordination par IATA, le suivi assuré par l'OACI.</p>	<p><b>Statut AFI:</b> Points de contacts (POC) désignées dans 23 États (49%) <b>Statut WACAF:</b> POC désignées dans 12 États (50%)</p>
8.2	<p>Tous les États devraient répondre aux questions envoyées par le TAG conformément à la Recommandation 6/7 de AFI RAN.</p>	<p>Au moins 50% de réponses au 31 déc. 2009.</p> <p>Au moins 90% de réponses au 31 mars 2010.</p>		<p><b>Statut WACAF 2009:</b> Sur les 16 États dans lesquels des incidents sont survenus, 14 ont répondu à 100%, le reste a un taux de réponse entre 77 et 93%. <b>Statut ESAF 2009:</b> 10 des 19 États ayant eu des incidents ont répondu à 100%.</p> <p><b>AFI élargi en sept. 2010:</b> Sur un total de 257 ASR déposés par les ANSP, les observations ont été reçu de 127 (taux de réponse de 67%).</p> <p><b>Les États avec un faible taux de réponse (&lt;45%):</b> Kenya/RDC/ Zambie/Tanzanie/Cap-Vert/Mozambique/Malawi/Namibie/Ethiopie/Rwanda/Soudan/Libye.</p>