



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**SEPTIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASC/7) — RÉUNION VIRTUELLE.**

12 octobre 2021

**Point 1 de l'ordre du jour : Examen de l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de
travail 2021 du RASG-AFI**

1.1 Projets et activités clés du RSAG-AFI.

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>La présente note de travail fournit une mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de travail du RASG-AFI pour l'année 2021, notamment les progrès accomplis par certains projets et activités clés du RASG-AFI depuis la réunion virtuelle tenue en juillet 2021.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3 de la présente note.</p>
<p>RÉFÉRENCE (S) :</p> <p>Rapport de la réunion RASG-AFI/6</p>
<p>Objectif stratégique connexe de l'OACI : SÉCURITÉ</p>

1. INTRODUCTION

La présente note de travail met l'accent sur l'état d'avancement de la mise en œuvre et les initiatives entreprises en rapport avec certains projets, initiatives et activités destinés à améliorer le niveau global e la sécurité dans la Région AFI, y compris les progrès accomplis depuis la sixième réunion du RASC tenue en juillet 2021, et présente les difficultés sous-jacentes rencontrées et propose quelques recommandations.

2. ANALYSE

Préoccupations significatives de sécurité (SSC)

2.2.1 Depuis la création des équipes de soutien à la sécurité chargée de résoudre les SSC (SSC-SST) en 2013 jusqu'à ce jour, 19 SSC ont été résolues dans 12 États. Actuellement, il existe une seule SSC en suspens dans la Région RASG-AFI en Érythrée. Elle a été constatée en 2010 dans le domaine de l'exploitation des aéronefs, spécifiquement en ce qui concerne la certification des exploitants aériens. Cette SSC est l'une des sept plus anciennes SSC en suspens dans le monde. La persistance de cette SSC en Érythrée est contraire aux Cibles de sécurité d'Abuja et le projet sur les SSC a été conçu pour aider les États à trouver rapidement des solutions.

2.2.2 Il faudrait relever qu'en mars 2020, une SSC a été constatée en Côte d'Ivoire dans le domaine des services de navigation aérienne relative aux validations au sol et en vol des procédures de vols aux instruments publiés. Heureusement, la Côte d'Ivoire a mis en œuvre des actions correctives acceptables pour la résolution de cette SSC en moins de quatre mois à compter de la date de constatation.

2.2.3 Malgré l'existence de la SSC de longue date constatée en Érythrée, il est évident que la SST-SSC, avec comme champions le Ghana, l'Afrique du Sud et la CAFAC, a accompli des progrès importants dans l'appui aux États dans la résolution des SSC réelles ou potentielles. Les stratégies adoptées afin de progresser sont, notamment :

- a) La surveillance continue des performances des États en matière de sécurité, avec un accent particulier sur les États ayant des SSC, un faible taux de mise en œuvre effective, un volume de trafic élevé, ou des activités aéronautiques complexes ;
- b) L'assistance de l'OACI, y compris à travers le Plan AFI, les projets de la TCB et les missions des ROST ;
- c) L'assistance aux États membres plus forts du RASG-AFI aux États qui sont dans le besoin ;
- d) L'assistance de la CAFAC à travers le Programme AFI d'inspection coopératif (AFI-CIS) ;
- e) L'assistance des RSOO/COSCAP aux États, le cas échéant ;
- f) L'assistance des partenaires au développement, y compris la Chine, l'UE et les États-Unis ;
- g) L'assistance des partenaires de l'industrie, notamment Airbus, Boeing, l'ACI, la CANSO et l'IATA.

2.2.4 Les graves difficultés qui freinent les efforts de résolution ou d'atténuation des SSC potentielles sont notamment :

- a) Le financement ou le budget insuffisant de la SST-SSC ;
- b) La réticence, l'hésitation ou le refus de certains États à solliciter ou à accepter l'aide ;
- c) La réticence, l'hésitation ou le refus de certains États d'instaurer une culture positive de la sécurité, y compris le partage et l'échange des données et des informations de sécurité, surtout à travers le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA, les lettres aux États et la CAFAC.

2.2.8 S'agissant de la SSC constatée en Érythrée, l'État n'a ni répondu aux initiatives d'assistance ni aux demandes d'informations de sécurité émanant de l'OACI. La pandémie actuelle de COVID-19 a aggravé ces difficultés.

2.1 Programme national de sécurité (PNS)

2.1.1 Le projet de mise en œuvre des PNS a été lancé en février 2017 pour une durée de 24 mois et étendu dans le cadre du Plan AFI afin de soutenir la mise en place d'un système de supervision efficace dans vingt-quatre (24) États et assurer le respect des exigences de l'Annexe 19. Les États éligibles au projet sont, notamment, l'Afrique du Sud, le Botswana, le Burkina Faso, Cabo Verde, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, l'Éthiopie, la Gambie, le Ghana, le Kenya, Madagascar, le Mali, le Maroc, la Mauritanie, Maurice, la Namibie, l'Ouganda, le Niger, le Sénégal, le Soudan, le Togo, la Tunisie et le Zimbabwe, et l'éligibilité est basée sur l'atteinte d'une cible de mise en œuvre régionale de 60 %.

2.1.2 Avec plus d'États du RASG-Afi qui atteint la cible de mise en œuvre effective de 60 %, le projet des PNS a été révisé afin d'y inclure de nouveaux États éligibles, y compris le Bénin, le Congo, le Gabon, le Mozambique et le Rwanda. Par ailleurs, l'approche de mise en œuvre du projet a été modifiée afin de tenir compte de la mise en œuvre des PNS sur la base de l'utilisation des questions de protocole (PQ) de base du PNS.

2.1.3 Lors de la mise en œuvre du projet, les États éligibles ont bénéficié des activités d'assistance et de renforcement des capacités incluant la formation en gestion de la sécurité et l'assistance dans l'examen de l'acceptabilité et la mise en œuvre des plans d'actions correctives (CAP) de l'USOAP, pour les questions de protocole de base du PNS et l'examen des résultats des États sur les résultats de l'analyse des écarts du PNS. Le tableau ci-dessous montre l'état d'avancement de la mise en œuvre du PNS dans les 29 États éligibles et s'appuie sur les informations communiquées par les États sur le système iSTARS de l'OACI, au mois d'octobre 2021 :

État d'avancement de la mise en œuvre du projet des PNS du RASG-AFI (iSTARS) — États éligibles		
Niveau de mise en œuvre du PNS	Nombre d'États	% des États
L0 — États n'ayant pas encore entamé l'analyse d'écarts	2	7 % ↓
L1 — États ayant entamé l'analyse des écarts	5	17 % →
L2 — États ayant achevé l'analyse des écarts	8	28 % ↑
L3 — États ayant établi un plan de mise en œuvre	13	45 % ↑
L4 — États ayant intégralement mis en œuvre leurs PNS	1	3 % →
Nombre total d'États	29	100 %

Note : Le niveau zéro (L0) est le plus bas et signifie que l'État n'a pas entamé le projet et n'en a pas rendu compte sur l'outil d'analyse des écarts iSTARS et le niveau 4 est le niveau le plus élevé et signifie que l'État a achevé le processus.

2.1.4 Malgré les progrès accomplis par les États sélectionnés, la mise en œuvre des PNS demeure l'un des défis auxquels les États de la Région AFI sont confrontés. Il ressort clairement du tableau ci-dessus que les États doivent fournir davantage d'efforts et l'OACI doit fournir un appui constant pour s'assurer que les États remplissent les exigences de l'Annexe 19 et réalisent l'objectif fixé par le GASP en ce qui concerne le PNS.

2.1.5 Il est important de souligner que l'objectif 3 de l'édition 2020-2022 du GASP appelle les États à mettre effectivement en œuvre les PNS. Cet objectif concerne les défis organisationnels auxquels les États font face dans la mise en œuvre d'un PNS et inclut la mise en œuvre du SGS par les fournisseurs de services dans les États, conformément à l'Annexe 19. L'objectif 3 définit deux cibles à atteindre suivant une approche par

étapes :

- a) La cible 3.1 invite tous les États à mettre en place les fondements d'un PNS d'ici 2022 ;
- b) La cible 3.2 préconise la mise en œuvre d'un PNS efficace d'ici 2025. Un "PNS efficace" est un PNS qui atteint effectivement les objectifs qu'il est censé atteindre.

2.1.6 Par conséquent, il est impératif d'étendre le projet actuel des PNS afin de continuer à soutenir les États membres du RASG-AFI dans la mise en œuvre des PNS. En outre, l'assistance sera fournie à un État s'il remplit les critères d'éligibilité et une approche par étapes sera adoptée afin de garantir que les États sont dotés d'une solide fondation pour le PNS avant de passer à la mise en œuvre des activités nécessaires pour un PNS efficace. Par ailleurs, la révision du projet prévoit la mise en place d'un mécanisme d'amélioration de la coordination et de la collaboration entre les États afin d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre des PNS.

2.2 Certification des aéroports

- 2.2.1 Afin de promouvoir la mise en œuvre de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* », en 2016, le Comité directeur du Plan AFI a demandé au Secrétariat du Plan AFI de lancer le projet de certification des aéroports afin d'aider les États à certifier au moins un aéroport international et de renforcer leurs capacités de certification des autres aéroports. Par la suite, les Cibles révisées d'Abuja ont modifié l'objectif de la certification en exigeant des États qu'ils certifient tous leurs aéroports internationaux, au plus tard en 2022.
- 2.2.2 Le projet de certification des aéroports qui a été initialement conçu pour aider 16 États africains à certifier au moins un de leurs aéroports internationaux a été lancé en août 2016, dans les régions ESAF et WACAF. À la demande de certains États, quatre (4) autres aéroports ont été ajoutés au projet pour cette première phase.
- 2.2.3 Afin d'accélérer la mise en œuvre projet de certification des aéroports, des réunions/téléconférences de sensibilisation ont été organisées avec les directeurs généraux des AAC et les directeurs généraux des aéroports des États bénéficiaires. Ces événements ont également été appuyés par la mise en exergue de l'importance du projet et en suscitant l'engagement et l'appui nécessaires. Des ateliers sur la certification d'aéroports ont été organisés à Accra, Lomé, Brazzaville et Nairobi à l'intention du personnel de réglementation et des aéroports des États d'appui et des États bénéficiaires.
- 2.2.4 Les ateliers organisés au profit des États bénéficiaires ont permis d'élaborer et de soumettre des plans d'action aux bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, et la plupart des États progressent dans la mise en œuvre de leurs plans conformément au calendrier, même si certains accusent du retard. L'assistance fournie dans le cadre du projet a permis la certification de 14 aéroports internationaux, notamment ceux d'Abidjan, d'Abuja, de Bamako, de Cotonou, de Dakar, de Kigali, de Lagos, de Libreville, de Lusaka, de Manzini, de Maputo, de Niamey, de Ouagadougou et de Windhoek dans 13 États bénéficiaires.
- 2.2.5 Le pourcentage actuel d'aéroports certifiés dans la Région AFI s'élève à 31,78 % et au mois de décembre 2020, 50 % des États AFI avaient renforcé leurs capacités de certification d'aéroports. On peut également souligner que certains aéroports qui figurent dans l'eANP ne sont ni utilisés pour les opérations internationales ni conformes aux SARP, ce qui a des conséquences négatives sur le pourcentage global d'aéroports certifiés.

2.2.6 Malheureusement, la pandémie de COVID-19 a freiné l'avancement de tous les projets du RASG-AFI, y compris le projet de certification des aéroports. Toutefois, comme mesure d'atténuation et pour permettre au projet d'avancer, les bureaux régionaux de l'OACI et les experts désignés n'ont cessé de soutenir les États bénéficiaires virtuellement et à distance.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1. La réunion est invitée à :

- a) soutenir l'appropriation du financement provenant soit du fonds SAFE, du Plan AFI ou d'autres partenaires financiers pour une mise en œuvre effective des projets du Plan AFI, surtout la résolution de la SSC constatée en Érythrée ;
- b) demander instamment aux États d'élaborer ou de mettre à jour les CAP de l'OLF associés aux PQ de base du PNS et réviser le questionnaire de l'analyse des écarts sur iSTARS ;
- c) encourager les États à soutenir la mise en œuvre du projet des PNS, y compris la mise à disposition des experts identifiés afin qu'ils participent au mécanisme de collaboration ;
- d) encourager les États à poursuivre avec détermination la certification de leurs aéroports internationaux ;
- e) demander instamment aux États en général et à l'Érythrée en particulier de solliciter ou d'accepter l'assistance pour la résolution des problèmes de sécurité ;
- f) prier instamment les États à instaurer une culture positive de la sécurité, y compris le partage et l'échange de données et d'informations sur la sécurité, surtout à travers l'OLF de l'USOAP-CMA et les lettres aux États, ainsi qu'avec la CAFAC.