



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**SIXIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA
RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (DGCA/6)
(Brazzaville, Congo, 2 – 4 novembre 2016)**

**Point 3.3 de l'ordre du jour : État de la mise en œuvre des objectifs de sécurité
d'Abuja**

**RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR L'ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS
DE SÉCURITÉ D'ABUJA/AFI-CIS**

(Note présentée par la CAFAC)

SOMMAIRE
Cette note de travail porte sur les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs de sécurité d'Abuja et les activités menées par la CAFAC et les Etats AFI pour atteindre les objectifs fixés par les Ministres des Transports à Abuja aux termes de la Déclaration d'Abuja, entérinée par les Chefs d'Etat de l'Union africaine.
RÉFÉRENCE(S): <ul style="list-style-type: none">• Rapport de la 25ème Session plénière de la CAFAC• Rapport final de la deuxième réunion du groupe régional de la sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/3)• Rapport de la 16ème réunion du Comité Technique de la CAFAC.
Objectifs stratégiques corrélatifs de l'OACI: sécurité

1. INTRODUCTION

- 1.1. La 25ème Session plénière de la CAFAC a instruit le secrétariat de la CAFAC d'élaborer un nouveau questionnaire pour le suivi des mesures destinées à mettre en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja .
- 1.2. La campagne pour la collecte des données était fondée sur le questionnaire élaboré en coopération avec l'OACI et axé sur les objectifs de sécurité d'Abuja.

- 1.3. Aux termes de la conclusion 3/11 de la troisième réunion de RASG-AFI /3, quarante cinq (45) Etats AFI ont désigné des points focaux pour faciliter la coordination avec la CAFAC pour les questions de sécurité et le suivi de la mise en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja. Les Etats AFI qui n'ont pas encore désigné des points focaux sont: les Comores, l'Erythrée et Djibouti.
- 1.4. Les points focaux désignés ont amorcé la coordination avec la CAFAC et l'on a noté une amélioration sensible dans la collecte des données. À cet égard, la CAFAC continuera d'arrêter des solutions stratégiques en collaboration avec les points focaux afin de collecter des données détaillées des Etats membres.

2. ÉTAT DE MISE EN OEUVRE DES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ D'ABUJA

- 2.1. Le nouveau questionnaire pour la collecte des données qui constitue un appendice à la note de travail était fondé sur deux (2) principaux critères, à savoir:
- i. réduire le taux d'accidents en région AFI pour l'aligner sur la moyenne mondiale et
 - ii. assurer une supervision règlementaire effective et indépendante .
- 2.2. Les Etats AFI devaient répondre à dix (10) questions en tout pour déterminer l'état de mise en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja
- 2.3. Le mécanisme du suivi et du contrôle de l'état de mise en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja comprend la collecte de données d'autres sources telles que l'OACI, l' IATA et l'ACI.
- 2.4. Au mois d'octobre 2016, l'état de mise en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja s'établit comme suit:

Nr	Objectif de sécurité d'Abuja	Evaluation	Résultats obtenus
1	Réduire de 50% d'ici la fin 2015 le nombre d'accidents et d'incidents graves liés à la piste	Les d'accidents et les incidents graves liés à la piste avaient un taux d'accident 6.8 par million secteur en 2012 et 2.8 à la fin de 2015. <i>(Source: IATA)</i>	Objectif de sécurité atteint. Les Etats africains doivent maintenir cette tendance positive. À compter de décembre 2015 douze (12) équipes de sécurité de la piste ont été créées à 12 aéroports internationaux dans la région AFI.
2	Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves liés aux impacts au sol sans perte de contrôle (CFIT).	Les accidents et incidents graves liés au CFIT ont un taux de 1.2 par million de secteur en 2012 et ont fléchi jusqu'à 0 en 2015.	Objectif de sécurité atteint La tendance positive devrait être maintenue par les Etats africains avec une modernisation de la flotte avec les exploitants AFI la mise en oeuvre des

		(Source: IATA)	procédures PBN (APV) par les Etats AFI et/ou le maintien de CCO/CDO.
3	Réduire de 50% d'ici la fin 2015 au plus tard le taux d'accidents et d'incidents graves liés au LOC-I	Le taux d'accidents et d'incidents graves liés au LOC-I était de 2.25 par million de secteur en 2012 et il a baissé à 0.80 vers la fin 2015. (Source: IATA)	Objectif de sécurité atteint. Cette tendance positive doit être maintenue. L'OACI et les parties prenantes doivent continuer d'apporter leur assistance aux Etats AFI en organisant davantage d'ateliers sur LOC-I
4	Les Etats doivent établir et renforcer les autorités aéronautiques autonomes d'ici fin 2013	Il ressort des réponses au questionnaire reçu qu'une loi fondamentale a habilité les CAA à devenir des entités autonomes.	Données détaillées sur le statut de CAA non disponible Au moins vingt-deux (22) CAA des Etats effectivement autonomes ont atteint 60% de l'objectif de mise en oeuvre effective sur les quarante-huit (48) Etats AFI.
5	Résoudre TOUS les problèmes graves de sécurité identifiés (les problèmes existants en juillet 2013 et les nouveaux problèmes dans un délai de 12 mois)	Au compter d'octobre 2016, il y a 4 Etats connaissant des problèmes graves de sécurité (SSCs), à savoir: Djibouti, Erythrée et Malawi; et <u>Djibouti</u> et <u>Erythrée</u> demeurent des Etats prioritaires pour les missions CAFAC au titre du programme AFI-CIS. Les autorités aéronautiques d' <u>Angola</u> ont été invitées à adhérer au programme AFI-CIS et à bénéficier de l'assistance fournie à ce titre.	Objectif de sécurité non atteint. <u>L'Angola</u> a accompli des progrès remarquables et a fait part de son intention d'accueillir une ICVM pour s'assurer que ses problèmes SSC ont été effectivement réglés. Une mission de suivi AFI-CIS a été effectuée au <u>Malawi</u> du 16 au 29 Mai 2016. Les inspecteurs AFI-CIS ont aidé les autorités malawiennes dans le cadre de la mise en oeuvre du plan de mesures correctrices et du processus de certification de l'exploitation aérienne.
6	Mise en oeuvre des plans d'action nationaux de l'OACI au plus tard en juillet 2013.	Trente deux (32) Etats ont acceptés des plans d'action de l'OACI qui sont à différentes étapes de mise en oeuvre.	Les objectifs de sécurité d'Abuja sont bien intégrés aux plans d'action. La plupart des Etats dotés de plans d'action de l'OACI ont accompli des progrès notables dans le domaine de

		(Source: ICAO)	la supervision de la sécurité
7	Accroître graduellement le taux de mise en oeuvre effective des résultats des audits USOAP de l'OACI à au moins 60% (35%, soit 19 des Etats africains d'ici la fin de 2013, et 70%, soit 38 de tous les Etats africains d'ici la fin de 2015 et 100%, soit 54 de tous les Etats africains à la fin de 2017).	<p>1. Etats AFI (54 Etats africains-Océan Indien) Vingt-quatre (24) Etats ont atteint $EI \geq 60\%$ et quinze (15) Etats ont atteint $EI \leq 30\%$. Moyenne USOAP AFI globale $EI = 48.88\%$</p> <p>2. les Etats RASG-AFI (48 Etats Afrique- Océan Indien relevant des bureaux OACI, ESAF et WACAF). Vingt-deux (22) Etats ont atteint $EI \geq 60\%$ et quatorze (14) Etats AFI ont atteint $EI \leq 30\%$. RASG-AFI moyenne USOAP globale $EI = 47.25\%$ EI moyenne globale Av. = 63.73%</p> <p>(Source: ICAO)</p>	<p>Objectif de sécurité non atteint.</p> <p>Le nombre des Etats avec EI de 60% ou plus a augmenté considérablement passant de quinze (15) Etats en 2014 à vingt-deux (22) Etats en 2015.</p> <p>La CAFAC et l'OACI doivent redoubler d'efforts pour accélérer la mise en oeuvre des CAPs.</p>
8	Mettre en oeuvre les programmes nationaux de sécurité (SSP) et assurer que les prestataires de services mettent en oeuvre un système de gestion de la sécurité d'ici fin 2015	<p>Onze (11) Etats ont amorcé la mise en oeuvre des SSP et le niveau le plus élevé atteint est le niveau 2. Toutefois, aucun des quarante-huit (48) Etats n'a atteint le niveau de mise en oeuvre de SSP</p> <p>(Source: ICAO)</p>	<p>Objectif de sécurité non atteint.</p> <p>Données détaillées sur l'état de mise en oeuvre de SSP/SMS non disponibles. La mise en oeuvre de SSP demeure un défi de taille, comme aucun Etat n'a indiqué avoir mis en oeuvre intégralement le SSP. Toutefois, les Etats AFI ont indiqué que certains de leurs exploitants ont mis en oeuvre les SMS</p>
9	Certifier tous les aéroports internationaux d'ici fin 2015	<p>À la date de décembre 2015, quarante-huit (48) aéroports internationaux ont été certifiés, soit 21.39% du nombre total des 229 aéroports internationaux situés en région AFI.</p> <p>(Source: ACI Afrique, d'après les informations</p>	<p>Objectif de sécurité non atteint.</p> <p>D'après les réponses au questionnaire, la certification des aéroports demeure un énorme défi pour la région AFI. Toutefois, presque tous les Etats AFI ont indiqués que le processus de certification des aéroports internationaux est en cours;</p>

		<i>disponibles)</i>	L'élargissement du plan AFI pour englober les domaines AGA et ANS favorisera la mise en oeuvre de la certification des aérodromes; Les Etats auront besoin de plus d'assistance à cet égard. L'OACI a lancé un projet spécifique de certification d'aérodromes dans la région AFI dans le cadre du plan AFI
10	Exiger que toutes les compagnies aériennes africaines obtiennent une certification opérationnelle d'audit de sécurité (IOSA) d'ici la fin de 2015.	À la date du 31 octobre 2016, l'IATA a soutenu les efforts à cet égard quoique seules quatorze (14) compagnies aériennes ont été ajoutées au registre IOSA. Les progrès sont très lents étant donné que seules 14 compagnies supplémentaires ont été ajoutées au registre IOSA depuis 2012. Le nombre total compagnies aériennes africaines inscrites au registre IOSA était trente (30) membres au 31 décembre 2015. <i>(Source : IATA)</i>	Pas de données détaillées disponibles sur le statut IOSA en tant qu'une exigence réglementaire de la part des Etats <ul style="list-style-type: none"> - seule la Guinée Equatoriale, le Ghana et le Mozambique ont indiqué a avoir intégré la certification IOSA dans leur réglementation; - il se peut que de nombreuses compagnies aériennes soient prêtes pour la certification IOSA même si cela n'est pas une exigence étatique. - On note les progrès uniquement par le biais du parrainage IATA .

3. RAPPORT INTERIMAIRE SUR LE PROGRAMME AFI-CIS 2016

3.1. L'objectif du programme AFI-CIS est de fournir une assistance aux Etats africains pour éliminer leurs carences en matière de la supervision de la sécurité en mettant en oeuvre des programmes de mesures correctrices.

3.2. En collaboration avec l'OACI et l'Autorité de l'aviation civile éthiopienne, la CAFAC a organisé un atelier d'orientation/recyclage/formation destiné aux inspecteurs AFI-CIS du 22 au 26 février 2016 à Addis Abeba (Ethiopie).

3.3. Cet atelier d'orientation et de recyclage destiné aux inspecteurs AFI-CIS avait pour objectif de dispenser une formation aux inspecteurs nouvellement nommés ainsi qu'aux

inspecteurs en fonction suivant la recommandation faite dans le manuel de procédures et la politique d'AFI-CIS. Vingt-deux (22) inspecteurs d'AFI-CIS dans les domaines (OPS, AIR, AGA et ANS) sont disponibles pour les missions AFI-CIS au titre de l'année 2016

3.4. La CAFAC a déjà établi un calendrier annuel des missions AFI-CIS pour l'année 2016 qui a été communiqué aux bureaux régionaux de l'OACI WACAF et ESAF aux fins de coordinations et de coopération.

3.5. La CAFAC collabore également avec les Etats concernés pour la mise en oeuvre du programme de travail annuel d'AFI-CIS. À ce sujet:

- Une mission de suivi AFI-CIS a été effectuée au Malawi du 16 au 29 mai 2016;
- Une mission initiale AFI-CIS a également été conduite à Sao Tome et Principe de 13 au 26 août 2016.
- Une mission initiale AFI-CIS a été effectuée au Sénégal du 10 au 21 octobre 2016.

4. SUITE A DONNER PAR LA RÉUNION

La réunion est invitée à:

- a) donner des directives à la CAFAC et à l'OACI d'entreprendre des missions conjointes de haut niveau auprès des Etats considérés comme ayant des problèmes graves de sécurité (SSC) et ceux des Etats accusant un faible niveau de mise en oeuvre effective (EI) et s'attaquer aux autres problèmes liés à leurs carences dans le système de supervision de la sécurité;
- b) encourager les Etats africains à continuer à fournir les informations nécessaires à la CAFAC pour le suivi de la mise en oeuvre des objectifs de sécurité d'Abuja;
- c) exhorter les Etats africains qui n'ont pas encore désigné un point focal à le faire afin de faciliter la coordination avec la CAFAC pour les questions touchant la sécurité;
- d) appuyer les efforts de la CAFAC tendant à sensibiliser les Etats à l'atteinte des objectifs de sécurité d'Abuja;
- e) fournir d'autres éléments indicatifs ou orientations, le cas échéant.

-FIN-