



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SIXIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE (DGCA/6)
(Brazzaville, Congo, 2 – 4 novembre 2016)

Point 3 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation

Exécution du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

(Note présentée par le Secrétariat du Plan AFI)

SOMMAIRE

La présente note expose les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et son programme de travail connexe.

Au regard du succès enregistré dans les domaines conventionnels touchant les licences du personnel (PEL), l'exploitation des aéronefs (OPS) et la navigabilité des aéronefs (AIR) en tant qu'objectif primordial depuis son élaboration, le Plan AFI a été élargi en 2013 pour inclure tous les domaines liés à la sécurité, y compris les enquêtes sur les accidents et incidents (AIG), les aérodromes et aides au sol (AGA) et les services de navigation aérienne (ANS) pour accélérer l'amélioration de la sécurité en Afrique. Jusqu'à présent, le Plan a été reconnu comme un instrument efficace d'intensification des efforts déployés par les États africains pour atteindre les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), ainsi que les objectifs de haut niveau en matière de sécurité adoptés durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, tenue à Abuja, en juillet 2012 (objectifs de sécurité d'Abuja).

Suite à donner : La réunion est invitée à :

- a) prendre note de la contribution du Plan AFI depuis sa conception, la constater, et davantage encourager les efforts faits par l'OACI et ses partenaires dans le domaine de la sécurité ;
- b) prendre note de l'élargissement des activités du Plan AFI et de leur poursuite après 2016, ainsi que leur intégration dans les programmes de travail des bureaux régionaux.

RÉFÉRENCE(S):

Rapport de la 17^e réunion du Comité directeur du Plan AFI
Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique
Doc 10022, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)
A39-WP/502

| |
|---|
| Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI: La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique de l'OACI sur la sécurité. |
|---|

1. INTRODUCTION

- 1.1. Ces dernières années, le faible niveau de sécurité de l'aviation et les taux élevés d'accidents enregistrés en Afrique ont retenu l'attention de l'OACI et de ses partenaires qui ont lancé de nombreux projets et initiatives visant l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans la région.
- 1.2. Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été adopté par la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI et établi par le Secrétaire général le 1^{er} janvier 2008 afin de remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région Afrique-océan Indien (AFI). Depuis lors, le Plan AFI a prêté assistance aux États africains en mettant l'accent sur l'établissement et la mise en œuvre d'un système efficace et viable de supervision de la sécurité ; la résolution des carences en matière de sécurité ; et le renforcement de la culture de la sécurité de l'aviation en Afrique.
- 1.3. Au cours des années, des progrès significatifs en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique ont été réalisés, suite aux activités et au travail considérable entrepris par l'OACI dans le cadre du Plan AFI. Ce plan continue d'enregistrer des progrès significatifs vers l'atteinte des cibles de sécurité d'Abuja, notamment l'amélioration de la mise en œuvre effective (EI) des préoccupations significatives de sécurité (SSC), la mise en place et le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité et d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RSOO/RAIO) ; et le renforcement des capacités au moyen de diverses activités de formation. Il n'en reste pas moins que de nombreux États continuent de se heurter à des obstacles en ce qui concerne la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.
- 1.4. Une évaluation du Plan AFI réalisée en 2015 a conclu que le programme constitue un mécanisme approprié pour l'amélioration des capacités de renforcement de la sécurité dans la région et en a recommandé la poursuite après 2016, au moins pour le prochain triennat, afin de tirer parti des résultats enregistrés jusqu'à présent et d'assurer sa durabilité. Sur la base des recommandations de cette évaluation, l'extension du Plan AFI au prochain triennat après 2016 a été entérinée par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI.

2. ANALYSE

- 2.1. Sur la base des domaines d'intervention du Plan AFI et en conformité avec son programme de travail annuel, de nombreuses activités d'assistance ont été menées par les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST), préparant le terrain à l'élaboration de Plans d'action de l'OACI pour les États prioritaires qui présentent des préoccupations significatives de sécurité

(PGS) ou un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) ou qui figurent sur la liste de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) de l'OACI. Des Plans d'action sont élaborés en coordination avec les États respectifs en tenant compte des ressources disponibles et des contributions des parties prenantes concernées.

- 2.2. À ce jour, 32 États AFI ont accepté les Plans d'action de l'OACI et leur mise en œuvre a contribué à améliorer de façon importante la sécurité dans la région. L'OACI a aussi élaboré des projets d'assistance technique qui ont été mis en œuvre ou qui doivent l'être dans les États concernés, grâce au financement du Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE).
- 2.3. Des activités d'assistance spécifiques envisagées dans les Plans d'action de l'OACI ont été menées à bien conjointement par les ROST, le programmes d'inspectorat coopératif – Afrique-océan Indien (AFI-CIS) mis en œuvre par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), les organisations régionales de supervision de la sécurité et d'autres entités, notamment la priorisation et la coordination de toutes les initiatives régionales liées à la sécurité entreprises par le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) de la région AFI (RASG-AFI). L'OACI a joué un rôle de chef de file en coordonnant ces activités afin d'éviter le chevauchement des efforts et le gaspillage des ressources.
- 2.4. Le Plan AFI continue d'apporter le soutien nécessaire à certains États par l'intermédiaire des RSOO, à savoir l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA). Un soutien est également donné aux États qui travaillent à l'établissement de RSOO. Certains des sept États partenaires (Égypte, Libye et Soudan) ont adhéré au projet d'établissement d'une RSOO pour les États du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, qui a été entrepris conjointement par la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et l'OACI. Le Plan AFI cherche actuellement des solutions viables pour les autres États : Éthiopie, Somalie, Djibouti, Érythrée et Soudan du Sud. Il convient aussi de mentionner que l'opérationnalisation de l'Organisation pour la sécurité de l'aviation (SASO) de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) a été approuvée par ses États membres et que le Secrétariat de la SADC travaille actuellement en vue de faciliter la mise en place administrative et technique du Secrétariat de la SASO. Par ailleurs, un protocole d'accord exceptionnel a été signé en mai 2015 avec l'UEMOA à l'occasion de la visite de la Secrétaire générale de l'OACI au Burkina Faso. La signature de ce protocole d'accord est un couronnement des efforts visant à assurer la séparation des RSOO respectives des Autorités africaines et malgache de l'aviation civile (AAMAC), de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) et de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA).

- 2.5. S'agissant de la formation, le Plan AFI a favorisé la création de l'Association des organismes de formation aéronautique en Afrique (AATO) visant à harmoniser et à normaliser la formation aéronautique en Afrique. Du soutien a été apporté à l'AATO, notamment pour le recrutement de son Secrétaire général et l'établissement de son siège à Addis-Abeba en Éthiopie. En outre, le Plan AFI poursuit son soutien à l'Association à l'occasion de la tenue de ses première et deuxième réunions de l'Assemblée générale.
- 2.6. Pour davantage renforcer les capacités techniques des États à travers l'augmentation des effectifs du personnel technique qualifié, le Plan AFI a mené de nombreuses activités, y compris des séminaires et des ateliers dans divers domaines liés à la sécurité. Plus de 2 200 membres du personnel de plusieurs États africains ont profité de ces activités menées depuis 2008. En 2010, la 37^e session de l'Assemblée a souligné la nécessité que les États membres prennent en charge tout ce qui concerne la formation aéronautique, exigeant ainsi que l'OACI modifie son rôle de prestataire de services de formation à celui de facilitateur de la formation. Par conséquent, le Plan AFI a permis de faciliter la formation et d'informer les États des programmes de formation sur la sécurité de l'aviation offerts dans les centres de formation agréés par l'OACI en Afrique.
- 2.7. La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique (du 16 au 20 juillet 2012 à Abuja au Nigéria) a réaffirmé l'engagement de promouvoir la sécurité, la fiabilité et la durabilité du transport aérien en Afrique. La Conférence a souligné que cela sera possible grâce à des processus approfondis et documentés de certification d'exploitant aérien suivis d'une supervision de la sécurité efficace de tous les exploitants aériens africains ; la promotion et la mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI visant à assurer la prompte résolution des SSC ; la création de RSOO et d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ; et l'encouragement des États à n'adhérer qu'à une seule des RSOO et RAIO existantes et fournir des ressources et du soutien à la mise en œuvre de l'AFI-CIS.
- 2.8. Les efforts visant à atteindre les objectifs de sécurité de l'aviation et à réaliser des améliorations durables ont déjà donné des résultats tangibles. Suite à la validation des preuves de la mise en œuvre des plans d'action correctrice (CAP) de l'USOAP, des améliorations importantes des systèmes de supervision de la sécurité ont été notées dans un certain nombre d'États, comme en témoigne l'augmentation du taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux. Entre juillet 2012 et septembre 2016, le nombre d'États dans l'ensemble de la région AFI ayant atteint un taux EI de 60 % et plus est passé de 14 à 25 et le nombre d'États présentant des SSC a baissé de 20 à 4.
- 2.9. Dans le but de favoriser et d'instaurer une forte et saine culture de sécurité dans la région, un symposium AFI sur la sécurité de l'aviation s'est tenu chaque année depuis mai 2014. Ce forum a aussi joué un rôle dans l'accroissement du niveau de sensibilisation à un point tel que tous les États participent de manière proactive à l'échange des idées et à la diffusion de

l'information touchant les questions et préoccupations de sécurité émergentes qui prédominent dans la région. Il offre aussi à l'OACI une occasion en or de communiquer efficacement avec les États en vue de chercher une solution viable entre les hauts fonctionnaires qui réalisent peu ou pas de progrès dans la résolution de leurs carences en matière de sécurité de l'aviation.

- 2.10. Par ailleurs, des projets spécifiques dans les domaines de la certification des aéroports, de l'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), du programme national de sécurité/ou système de gestion de la sécurité (SSP/SMS), des services de recherche et de sauvetage(SAR) ont été élaborés et mis en œuvre en prenant appui sur la Décision prise par la 38^e Assemblée pour étendre les activités du Plan AFI à tous les domaines liés à la sécurité et aux objectifs de sécurité d'Abuja. Ces projets et l'ensemble des activités du Comité directeur du Plan AFI sont alignés en vue de l'application de la Décision prise par la 16^e réunion du Comité directeur du Plan AFI et atteindre les Objectifs fixés par ladite réunion pour 2016, notamment l'élimination de toutes les SSC, l'atteinte par au moins 70 % des États AFI d'un taux EI de 60 % et la certification de 45 % de tous les aéroports internationaux de la région.
- 2.11. Malgré les progrès significatifs réalisés en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique, suite aux activités et au travail considérable entrepris dans le cadre du plan AFI et par les partenaires de l'aviation, il est largement reconnu et entendu qu'il faudra consacrer plus d'efforts, de ressources et de temps, non seulement pour réaliser les objectifs de sécurité de haut niveau (objectifs de sécurité d'Abuja), y compris l'élimination des SCC restantes et des autres carences dans la région, mais aussi pour maintenir l'élan et assurer la durabilité.
- 2.12. Sur cette base, la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI est convenue de poursuivre après 2016 son soutien aux efforts d'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique en entérinant le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) .

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

- 3.1. La réunion est invitée à :
- a) prendre acte de la contribution des activités du Plan AFI depuis sa création, la reconnaître, et encourager les efforts faits par l'OACI et ses partenaires de la sécurité ;
 - b) prendre acte de l'élargissement du Plan AFI pour inclure tous les aspects de la sécurité et de la poursuite de ses activités après 2016.

-FIN-