



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

TROISIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION POUR LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (RASG-AFI/3)

(Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 3-4 Décembre 2015)

Point 4 de l'ordre du jour: Rapports sur les activités du RASG-AFI

Mise en œuvre du Projet de sécurité de piste (Note présentée par le Secrétariat)

| SOMMAIRE |
|--|
| La présente note fait le point sur le concept du programme de sécurité des piste GO-Team , destiné à aider les Etats AFI à mettre en œuvre l'approche gestion intégrée de la sécurité du programme de sécurité de piste de l'OACI par l'établissement d'équipes de sécurité à tous les aérodromes internationaux. La note présente les différentes phases de la conduite d'une mission GO-Team depuis la visite initiale jusqu'au contrôle continu de la mise en œuvre par des missions de suivi, là où cela est nécessaire et réalisable. |
| REFERENCE(S): Rapports RASG-AFI/1 et 2 ; Rapports des réunions du RASC ; programme des activités de sécurité de piste 2014/2015 |
| Objectif(s) stratégique (s): 'A', Sécurité |

1. GENERALITES

1.1 Dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs régionaux de sécurité, la création des équipes de sécurité des pistes (RST) aux aéroports est considérée comme un indicateur de la prise de mesures efficaces pour réduire les accidents et les incidents graves liés aux pistes. Le RASG-AFI de l'OACI, par le biais de son Equipe d'appui à la sécurité sur les questions émergentes de sécurité, a créé un programme de sécurité des pistes (RS) dénommé GO-TEAM, qui vise à coordonner et à mettre l'accent sur l'assistance multidisciplinaire pour la mise en œuvre de solutions aux problèmes de la sécurité des pistes, à titre prioritaire. L'objectif d'une RS GO-TEAM est d'aider et d'appuyer les Etats dans la création et la mise en œuvre d'une RST à un aéroport international, par l'assistance technique, la formation, les séminaires, les évaluations de la sécurité des pistes et l'analyse des écarts, les conseils d'experts et la fourniture d'éléments indicatifs. La sécurité de piste est une priorité mondiale; l'utilisation d'équipes RS GO-TEAMS coordonnées et déployées au niveau régional permet l'utilisation de compétences existantes pour promouvoir mondialement la création et le fonctionnement des RST.

1.2 En effet, les accidents liés à la sécurité des pistes restent prépondérants ; sur huit (8) et six (6) accidents enregistrés en 2014 et 2015 , six (6) et cinq (5) étaient liés à la sécurité des pistes, respectivement.

2. ANALYSE

Création des équipes de sécurité des pistes Go-Teams

2.1 La réunion se rappellera que quatre (4) Equipes d'appui à la sécurité (SST), dont une pour les questions de sécurité émergentes liées aux pistes ont été créées comme organes subsidiaires du RASG-AFI. L'objectif des SST est de répondre aux problèmes immédiats de sécurité auxquels la région est confrontée en facilitant et en fournissant une assistance pour l'élaboration, la priorisation et la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité du RASG-AFI.

2.2 La réunion RASG-AFI/2 a approuvé le mandat de chacune des équipes d'appui à la sécurité et la Conclusion 2/7 de cette réunion a demandé a) : aux Etats de mettre en place des équipes de sécurité des pistes (RST) à tous les aéroports internationaux, et b) aux Etats de participer à des séminaires/ ateliers et à d'autres activités organisées dans le domaine de la sécurité de piste. Ce mandat peut être consulté sur les sites web des bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI aux adresses: www.icao.int/wacaf et www.icao.int/ESAF . La trousse de sécurité de piste de l'OACI contient des références et des outils sur la sécurité de piste que l'on peut obtenir auprès des partenaires de sécurité de piste à l'adresse suivante : <http://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Pages/default.aspx>

2.3 Outre les Champions identifiés pour chaque SST par la réunion RASG-AFI/1, des Secrétaires ont été nommés en février 2014 ; ceci a été suivi par la création de deux (2) équipes de sécurité de piste GO-Teams, une en français pour le bureau régional de l'OACI de Dakar, composée de l'OACI, de l'IFALPA et de l'ASECNA ; la seconde est une équipe de langue anglaise pour le bureau régional de Nairobi qui comprend l'OACI, l'IATA et l'ACI.

MISSIONS DES EQUIPES DE SECURITE DE PISTE GO –TEAMS

2.4 La méthodologie des équipes de sécurité des pistes du RASG-AFI a établi deux (2) phases pour les missions Go-Teams , à savoir une visite initiale sur le terrain de trois (3) jours et une mission de suivi de deux (2) jours . La visite sur le terrain commence par un atelier préparatoire de deux (2) jours portant sur : la coordination de l'équipe RS GO-TEAMS sur le terrain, la collecte de données détaillées , l' identification de données et les stratégies d'atténuation des risques , le plan d'action , le compte rendu, les parties prenantes , la responsabilité redditionnelle et les rôles et responsabilités. Le troisième et dernier jour est consacré au cadre et aux procédures de la RST : termes de référence ; visite de l'aéroport et des installations et équipements pertinents, briefing sur les opérations et les procédures aéroportuaires, identification des dangers et évaluation des risques . La session de clôture réservée au débriefing, à la prise d'engagement pour la mise en œuvre de la RST, aux accords sur les mesures à prendre, aux responsabilités et aux propositions relatives à la résolution des questions /carences en instance ou identifiées durant la visite.

2.5 Une mission de suivi de la GO-TEAM est effectuée après la visite initiale ou selon un accord conclu entre l'aéroport visité et le bureau régional de l'AOCI correspondant. Un contrôle continu des progrès est fait par le bureau régional de l'OACI dans le cadre du RASG, conformément aux rapports envoyés par l'Etat suivant le plan d'action en place et en utilisant une mesure de base, par exemple, la comparaison de la situation avant et après la mise en œuvre des améliorations de la sécurité.

2.6 Les éléments didactiques à utiliser durant les deux premiers jours de la visite initiale ont été élaborés en français et en anglais par les deux GO-TEAMS régionales.

2.7 Le programme des GO-TEAM RS est mis en œuvre sur une base de recouvrement des coûts sur invitation de l'aéroport qui souhaite recevoir la mission en coordination avec l'Autorité de l'aviation civile de l'Etat. A ce jour, des missions initiales des GO-TEAMS ont mis en place des équipes de sécurité des pistes à quatorze aéroports internationaux. La liste de ceux-ci est jointe à l'Appendice A du présent rapport.

2.8 Il convient de faire remarquer que la mise en œuvre du programme des GO-TEAMS est très lente, et les Etats doivent accélérer la mise en place des équipes locales de sécurité des pistes aux aéroports, conformément aux objectifs cibles de sécurité d'Abuja. Inutile de dire qu'une gestion efficace de ces équipes permettrait d'éviter des accidents liés à la sécurité des pistes et de réduire le taux d'accidents en Afrique. En conséquence, le projet de Conclusion suivant a été formulé à l'attention de la réunion :

Projet de Conclusion:

Il est conclu que:

- a) **Les Etats, en particulier ceux dont les exploitants d'aéroport n'ont pas encore mis en place de RST, soient invités instamment à mettre en œuvre cette exigence et fassent intervenir les GO-TEAMS établies afin de tirer profit de la vaste expérience offerte par ce programme au moins à tous les aérodromes internationaux à la date fixée par les objectifs cibles de sécurité d'Abuja ;**
- b) **Les Etats qui ont mis en place des RST soient encouragés à surveiller et à signaler les progrès / activités de ces RST aux bureaux régionaux de l'OACI et, là où cela est nécessaire /exigé, demandent que des missions de suivi soient effectuées par les GO-TEAM RS.**

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION :

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans la présente note, des progrès réalisés et des défis rencontrés dans la mise en œuvre et la résolution et des questions relatives à la sécurité des pistes ;
- b) Recommander aux Etats d'utiliser effectivement les GO-TEAM RS établies ;

c) Examiner et approuver le projet de Conclusion contenu dans la présente note

-END-

STATUS OF IMPLEMENTATION OF THE RUNWAY SAFETY PROGRAMME

| Planned activities | Status Initial | Status Follow-up | Comments |
|--|-----------------------|-------------------------|---------------------------|
| Dakar- Leopold Sedar Senghor International Airport | Conducted | November 2015 | |
| Nairobi - Jomo Kenyatta International Airport | Conducted | 2016 | |
| Lomé - Gnassingbe Eyadema International Airport | Conducted | 2016 | |
| Lusaka – Lusaka International Airport | Conducted | | |
| Banjul - Banjul Airport | Conducted | 2016 | |
| Luanda - 4 de Fevereiro international Airport | Conducted | | |
| Kigali - Kigali International Airport | Conducted | | |
| Maputo – Maputo international Airport | Conducted | | |
| Accra – Kotoka International Airport | Conducted | | |
| Livingston - Livingston International Airport | Postponed | | |
| Windhoek – Kutako International Airport | Conducted | 2016 | |
| LRST Brazzaville | Postponed | | Unavailability of ICAO RO |
| Entebbe – Entebbe international Airport | Postponed | | No Feedback |
| Mahe – Seychelles International Airport | Postponed | | No feedback |