



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

TROISIEME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (RASG-AFI/3)

(Yamoussoukro, Cote d'Ivoire, 03-04 décembre 2015)

Point 5 de l'ordre du jour: Progrès dans la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et l'atteinte des objectifs de sécurité de l'AFI

DERNIERES INFORMATIONS SUR L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ DE L'AFI.

(Note présentée par la CAFAC)

SOMMAIRE
Cette note présente les progrès réalisés à ce jour sur l'état de mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.
RÉFÉRENCE(S): <ul style="list-style-type: none">• Déclaration de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne de l'AFI de juillet 2012 à Abuja au Nigeria.
Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI: La note de travail se rapporte à l'Objectif Stratégique de la Sécurité de l'OACI.

1. INTRODUCTION

1.1. L'Objectif stratégique de la sécurité nouvellement adopté de la CAFAC préconise une amélioration de la sécurité de l'aviation civile en Afrique par la mise en place d'un solide système de sécurité aérienne. Cela exige que tous les partenaires et parties prenantes aéronautiques travaillent la main dans la main pour respecter la date limite arrêtée pour l'atteinte des objectifs de sécurité d'Abuja. L'atteinte des objectifs de sécurité fixés permettra aux États africains de réduire les accidents et incidents d'aviation graves. Toutefois, pour pouvoir identifier et surveiller les types de risques de sécurité qui existent et être en mesure de bien conseiller les États membres, une bonne collecte d'informations et de données dans ce domaine s'impose

1.2. Pour que la CAFAC puisse réellement jouer le rôle qui est sien, il faudrait de temps à autre procéder à une collecte des données et des informations auprès des autorités de l'aviation civile et de l'industrie afin de disposer de données actualisées et continuer de suivre l'état de mise en œuvre des

objectifs de sécurité d'Abuja. Pour aider la CAFAC à suivre le processus, les bureaux régionaux de l'OACI doivent lui fournir certaines informations dont elle a besoin.

1.3. Le tableau de bord de la performance de la sécurité au plan régional, mis en place par l'OACI, a été utilisé comme une source de données pour le Mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs de sécurité de l'aviation. Ce tableau de bord sert à déterminer, en temps réel, l'état de mise en œuvre des objectifs de sécurité au sein de la région.

1.4. Pour chaque État africain, la CAFAC a encore besoin de données État par État, article par article afin qu'elle puisse assurer la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja

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

2.1. Lors de la 4ème téléconférence du RASC, un groupe de projet a été créé formé de l'IATA, la CAFAC, l'ACI et l'OACI chargé d'assurer le suivi et l'évaluation en 2015. Il a été demandé à la CAFAC de jouer les premiers rôles en coordonnant le travail dudit groupe

2.2. Le mandat du groupe de projet est notamment, mais sans s'y limiter:

- De déterminer le type et la forme des informations à collecter;
- D'assurer la liaison avec les diverses sources d'informations;
- D'analyser et d'évaluer les informations et les données ainsi collectées;
- De concevoir un format de présentation de l'information; et
- De soumettre un rapport au RASC.

2.3. Le Groupe du projet (PG) poursuit son travail sur la base des tâches assignées à ses différents membres afin d'évaluer les informations disponibles jusque-là et d'identifier ainsi que de compiler des données additionnelles d'autres sources, selon le cas et de convenir de la méthodologie d'analyse des données et du format du rapport

2.4. Les États de l'AFI devaient répondre à un total de 10 questions pour déterminer l'état de mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.

2.5. Le questionnaire sur la collecte des données portait sur deux (2) grands aspects, à savoir: -

- i. Réduire le taux des accidents dans la Région AFI pour l'amener dans les proportions de la moyenne mondiale à la fin de 2015, et
- ii. Mettre en place des organismes de supervision réglementaire indépendants et efficaces dans les États africains.

Résultats du suivi et de la surveillance de la CAFAC basés sur la lettre aux États du 19 janvier 2015

2.6 Au 31 octobre 2015, 32 États avaient approuvé les plans d'action spécifiques aux États de l'OACI et 13 États (dont le Botswana, l'Éthiopie, l'Afrique du Sud et le Togo en queue de liste) avaient répondu à l'enquête de la CAFAC:

- **L'Éthiopie** était en voie de créer une CAA autonome. Le SSP a été partiellement mis en œuvre, tous les aéroports internationaux avaient été certifiés et les résultats préliminaires de l'audit de 2015 ont montré un taux d'EI de 65,18%.

- **L’Afrique du Sud** était en voie de mettre pleinement en œuvre le SSP, tous les aéroports internationaux sont certifiés et le pays poursuit ses efforts en vue de réduire les accidents liés à la piste.
- **Le Togo** a indiqué que des progrès étaient enregistrés dans l’obtention d’une certification IOSA pour une compagnie aérienne éligible (le processus était finalisé au moment de la préparation de cette note), dans la certification des aéroports internationaux et la mise en œuvre du SSP.
- **Au Botswana**, la CAA a indiqué que le SSP n’a pas été mis en œuvre, mais un projet a été mis en place, tous les quatre grands aéroports ont été certifiés en 2012/13, mais la re-certification selon cinq phases doit être finalisée d’ici la fin 2015. L’AAC a prévu de résoudre les SSC d’ici la fin 2015 ; sa compagnie aérienne a obtenu la certification IOSA.

État de réalisation des objectifs de sécurité d’Abuja dans les pays des régions WACAF et ESAF

- **Création d’une CAA autonome** - En octobre 2015, **treize (13) États : Botswana, Burundi, République centrafricaine, Côte d’Ivoire, Ethiopie, le Kenya, Gabon, Madagascar, Mali, Nigeria, Afrique du Sud, Tanzanie et Togo** avaient répondu à la demande de la CAFAC et avaient fourni des informations pour remplir le tableau. Rétroaction sur la création d’AAC autonomes : deux (2) des États ont indiqué qu’une loi fondamentale a consacré l’autonomie de la CAA et a précisé la source de financement pour son fonctionnement. sept (7) États ont indiqué que leurs CAA sont autonomes aux termes de leurs lois qui leur ont conféré ce statut, mais n’ont pas précisé leur source de financement ; un (1) des États est en voie de créer une CAA autonome. Les trois autres États ont indiqué qu’ils ont des Autorités aéronautiques CAA autonomes sans préciser la loi qui leur a conféré ce statut.
- **Problèmes graves de sécurité (SSC)** – En 2012, 10 États dans la Région AFI avaient des SSC et ce nombre avait réduit à 6 à la fin de novembre 2015. Dans la région WACAF, seule la Sierra Leone a des problèmes graves de sécurité (SSC) dans le domaine des licences du personnel (PEL), tandis que dans la région ESAF, le Botswana, Djibouti, l’Angola, le Malawi et l’Érythrée éprouvent encore des problèmes graves de sécurité:
 - **La Sierra Leone** a reçu une aide du Ghana en vertu d’un mémorandum d’entente pour résoudre le SSC lié au PEL. Cela a permis une formation en environnement opérationnel pour le personnel de l’ATC de Sierra Leone grâce à un instructeur de l’ATC du Ghana.
 - Une mission ROST a été menée au **Botswana** tandis que le **Malawi** a visité le Bureau de l’ESAF. Les deux États plus l’Angola ont tous fait d’importants progrès en vue de résoudre leurs SSC.
 - **Djibouti et l’Érythrée** restent des États prioritaires pour les missions AFI-CIS de la CAFAC.
- **Mise en œuvre effective des éléments critiques des systèmes de supervision de la sécurité des États (EI)** – à ce jour, 30% des États de la région AFI ont réalisé une EI $\geq 60\%$. 37% États de la région WACAF ont réalisé une EI $\geq 60\%$ alors que 25% des États de la région ESAF ont réalisé une EI $\geq 60\%$. L’objectif fixé dans le cadre du

Plan AFI était d'assurer que 50% des États de la Région réalisent une EI de 60% à la fin de 2015:

- 9 États (37%) au sein de la région WACAF avaient atteint une mise en œuvre effective (EI) de 60% ou plus. Ce sont : la Mauritanie, la Gambie, le Nigeria, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Burkina Faso et le Sénégal. Dans le cadre de la stratégie RASG-AFI, des missions ROST sont menées pour aider davantage les États intégrés dans la CMA de l'USOAP à mettre en œuvre leurs plans d'actions correctifs. Trois (3) missions ROST menées en République du Congo pour aider l'État en préparation de l'ICVM a entraîné une amélioration de l'EI de 21 à 43%. Le Bénin, la Guinée équatoriale, le Mali, le Niger, le Cameroun et le Togo ont également bénéficié de missions ROST. En 2016, des missions ROST seront prévues pour les États suivants:
 - ✓ Nigeria
 - ✓ Guinée-Bissau
 - ✓ Togo
 - ✓ Libéria,
 - ✓ Sénégal

- Deux pays, en l'occurrence **Maurice et le Swaziland** ont bénéficié des ICVM qui ont permis un accroissement de leur EI respectivement de 58,89% à 68,52% et de 12,26% à 30,75%. **En Ethiopie**, l'EI s'est plus ou moins maintenue passant de 66,49% à 65,18% à la suite de son audit CSA.
- **Le Kenya**, en sa qualité de Champion du RASG-AFI sur les nouvelles questions sécuritaires, en collaboration avec le Bureau de l'ESAF, a organisé un Symposium LOC-I du 22 au 26 juin 2015, à Nairobi au Kenya. Y prenaient part 88 participants de 21 États et notamment les CAA, les organisations de prévention des accidents, les opérateurs et les instituts de formation.

➤ **État de la certification des aérodromes:**

- Une Equipe de sécurité des pistes (RST) a été créée au Togo et une mission de l'Equipe de sécurité des pistes a été menée à Banjul en Gambie du 24 au 28 août 2015. En outre, une mission de l'Equipe de sécurité des pistes doit se déployer à Brazzaville au Congo avant la fin de 2015
- Le Conseil international des aéroports (ACI) a indiqué qu'au 13 octobre 2015, quarante-sept (47) aérodromes internationaux dans 12 États AFI avaient été certifiés. Cette liste sera mise à jour lorsque de nouvelles informations seront reçues. À cet égard, il n'y a pas d'autres changements et l'état de mise en œuvre en termes d'aérodromes certifiés au niveau international se présente toujours comme suit:
 - ❖ Nombre total des aérodromes contenu dans la base de données: 229
 - ❖ Nombre total d'aérodromes certifiés: 47
 - ❖ Pourcentage total des aérodromes certifiés selon base de données: 21%
- L'ACI a effectué des missions APEX en vue d'aider les aérodromes dans le processus de certification dans les pays suivants:
 - ✓ Mauritanie
 - ✓ Nigeria,
 - ✓ Zambie
 - ✓ Mozambique

➤ **Certification sur l'Audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA**

- L'IATA a étendu son offre à trois (3) nouveaux opérateurs en plus des vingt-quatre (24) opérateurs qui bénéficient de l'Initiative de formation IOSA (ITI),
- L'IATA a également lancé un nouveau programme mondial pour les opérateurs de MTOW inférieur à 5700 kg sous appelé Norme d'évaluation de la sécurité de l'IATA (AISS). Deux ateliers ont été organisés à Nairobi (44 participants) et de Johannesburg (23 participants) en juin et août 2015 respectivement.

3. DÉFIS À RELEVER

3.1. Vu le nombre de réponses reçues, il a été pratiquement impossible à la CAFAC de mener à bien la mission que lui a confiée par la Commission de l'Union Africaine. Par conséquent, la CAFAC n'a pas été en mesure d'obtenir les résultats probants escomptés quant au suivi des activités énoncées dans les Objectifs de sécurité.

3.2. Pour que notre la CAFAC puisse jouer pleinement le rôle qui lui est dévolu, les Autorités aéronautiques africaines et l'industrie doivent lui fournir de temps à autre les données dont elle a besoin pour le tableau de suivi et pour lui permettre continuer à suivre l'état de mise en œuvre des Objectifs de la Déclaration d'Abuja.

4. RAPPORT D'ÉTAPE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'AFI-CIS

4.1. L'objectif du projet AFI-CIS est d'aider les États africains à trouver des solutions à leurs problèmes de supervision de la sécurité. Dans cette démarche, un total de 15 missions d'assistance AFI-CIS, initiales et suivi, ont été menées dans 9 États de novembre 2012 octobre 2015. Ces missions ont joué un rôle clé dans la recherche de solutions aux graves insuffisances en matière de sécurité et ont permis de supprimer les États ayants des problèmes graves de sécurité (SSC) de la liste de l'OACI, en même temps qu'elles ont également aidé les États à obtenir de bons résultats dans l'amélioration de la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI.

4.2. Deux autres pays, la Tanzanie et le Burundi, conclu un Mémoire d'entente (MoU) au titre de l'AFI-CIS, portant à 36 le total des signataires du protocole au 15 mars 2015. D'autre part, les États à visiter en priorité dans le cadre des Missions AFI-CIS sont la Tanzanie, le Burundi, les Seychelles, la République Centrafricaine, la Guinée équatoriale, Djibouti, l'Erythrée, Sao Tomé-et-Principe et le Tchad. De même, dans le cadre de la poursuite et l'élargissement du champ d'action du Plan AFI pour couvrir les domaines techniques des Services de navigation aérienne (ANS), des Aéroports et aides au sol (AGA), le Mémoire d'entente au titre du programme AFI CIS a été ajusté pour inclure également les domaines AGA et des services de la navigation aérienne. Ce sont là d'autres domaines techniques qui s'inscrivent dans le cadre des initiatives conjointes de la CAFAC et de l'OACI destinées à aider les États africains à éliminer les carences dans le domaine de la sécurité de l'aviation et d'atteindre par ailleurs les objectifs de sécurité d'Abuja et ce, dans les délais impartis.

5. SUITE A DONNER PAR LA RÉUNION

5.1 La réunion est invitée à:

- a) exhorter les États AFI à fournir les informations nécessaires à la CAFAC, pour le suivi de la réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja, tout en respectant des délais.
- b) exhorter les États AFI à désigner un point focal national appelé Point focal CAFAC pour faciliter la coordination avec la CAFAC sur les questions de sécurité.
- c) Soutenir la CAFAC et l'OACI lorsqu'elles entreprennent des missions conjointes de haut niveau dans les États qui continuent à avoir des SSC, un taux d'EI faible et d'autres failles de leurs systèmes de supervision de la sécurité.
- d) encourager les États ayant un taux de mise en œuvre efficace (EI) au-dessus de 60% à partager leurs expériences avec ceux dont le taux est inférieur à 60%
- e) recommander à la CAFAC et l'OACI de privilégier les États qui sont près d'atteindre un EI de 60%.
- f) fournir des conseils et orientations nécessaires.

- FIN -