



ICAO

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**SEPTIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'ADMINISTRATION DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA RÉGION AFI (AFI-DGCA/7)**

**20 juillet 2018, Niamey, Niger.**

---

---

**Point 4.2 de l'ordre du jour : Mise en œuvre effective des objectifs de sécurité révisés de l'AFI et des ANS - Approche et stratégie (WP/8)**

*(Présenté par la CAFAC)*

| SUMMARY   |
|---|
| <p>Le présent document décrit l'approche et les stratégies révisées de suivi et de mesure des progrès réalisés par les États membres du groupe RASG-AFI dans la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.</p> <p>Les mesures prises par la réunion figurent au paragraphe 3.</p>   |
| <p><b>RÉFÉRENCE(S) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique</li><li>- Objectifs de sécurité d'Abuja révisés intégrant les indicateurs de performance AFI ANS.</li><li>- Plan de la Sécurité de l'Aviation global (GASP) ;</li><li>- Plan de Navigation aérienne global (GANP).</li></ul> |
| <p><b>Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité ;</li><li>- Capacité et l'efficacité de Navigation aérienne.</li></ul>   |






**1. INTRODUCTION :**

Les « Objectifs de sécurité d'Abuja » ont été adoptés par les ministres africains responsables de l'aviation civile lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique, du 16 au 20 juillet 2012, par le truchement de la Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne. Avec le temps, il est devenu évident que les délais de mise en œuvre n'étaient plus pertinents, car tous les délais fixés ont expiré et certains objectifs n'ont pas été atteints. De nouveaux défis sont apparus dans d'autres domaines des services aéronautiques, par exemple la fourniture de

services de navigation aérienne (SNA). La réunion du Comité technique spécialisé de la CUA sur les infrastructures, les transports, le tourisme et l'énergie, qui s'est tenue à Lomé, Togo, du 13 au 17 mars 2017, a convenu de la nécessité de la révision. La CAFAC et l'OACI ont ensuite entrepris l'organisation des réunions de coordination nécessaires avec les parties prenantes pour finaliser et proposer les nouveaux objectifs de sécurité, en tenant compte du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP), du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et des initiatives régionales pertinentes en matière de sécurité.

En conséquence, 16 objectifs de sécurité ont été établis et ils comprenaient (1) un objectif de sécurité révisé et (2) de nouveaux objectifs de sécurité liés aux SNA (voir l'annexe « A »). Afin de mesurer avec précision le niveau de mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja (AST), la CAFAC a élaboré un projet de mécanisme de mise en œuvre et de suivi pour les États membres du groupe AFI. Le présent document de travail décrit l'approche et les stratégies révisées de suivi et de mesure des progrès réalisés par les États membres du groupe RASG-AFI dans la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.

## 2. POINTS DE DISCUSSION :

La CAFAC a élaboré un projet de mécanisme de suivi et de mesure pour la mise en œuvre des AST par les États membres. Le mécanisme est un système d'échange d'informations et de retour d'information pour permettre aux États membres de mettre en œuvre les AST et de partager des informations sur les progrès réalisés au cours d'une période donnée. Il s'agit d'une utilisation intensive de la presse écrite et des médias électroniques où la CAFAC publiera des dépliants et du matériel sur son site Web pour faire connaître les AST aux États membres. Il comprend un ensemble de questionnaires avec une matrice pour mesurer le niveau de mise en œuvre des AST. Les résultats des informations en retour des questionnaires seront publiés sous forme de **pourcentage de mise en œuvre** pour chaque État et de performance globale combinée de la région. Pour chaque année, un objectif convenu est fixé pour tous les États et la base de référence pour 2018 est de 60 %.

La CAFAC reconnaît que les États membres ne répondent pas en temps utile aux demandes d'information en raison d'une multitude de priorités concurrentes. Pour surmonter cet obstacle, le mécanisme proposé comprendra un système de reconnaissance des États champions des AST dûment reconnus pour leur haute performance. Ces États seront largement mis à contribution pour aider d'autres États qui en ont besoin. Cela sera complété par la publication du pourcentage de conformité pour chaque État.

### A. Défis à relever par le mécanisme de mise en œuvre et de suivi proposé

- i. Nécessité d'améliorer la sécurité aérienne pour les États membres de l'UA par le suivi et l'évaluation des objectifs de sécurité fixés ;
- ii. Nécessité d'élaborer un mécanisme de suivi du niveau de mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja révisés ;

- iii. Nécessité de produire en temps opportun des rapports montrant clairement sur le tableau de bord les actions réalisées et celles en suspens ;
- iv. Nécessité d'identifier et d'aider les États présentant des lacunes en matière de surveillance de la sécurité ou de remédier aux insuffisances rencontrées dans la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja ;
- v. Nécessité de fournir une plateforme pour la coordination et la collaboration avec les intervenants clés afin de combler les lacunes en matière de sécurité identifiées grâce à ce mécanisme.

## **B. Stratégies Adoptées**

Utilisation de la Roue de Deming comme outil de gestion PLAN/ DO/ CHECK/ ACT pour suivre et mesurer les progrès réalisés par les États membres et, en même temps, planifier l'assistance technique si nécessaire ;

Rétablir des points focaux et utiliser des questionnaires révisés demandant aux États membres de fournir un retour d'information sur la mise en œuvre des AST ;

Utilisation de techniques de tableaux de bord pour montrer le niveau de conformité de chaque État membre en termes de points de pourcentage et de performance globale des États membres du groupe RASG-AFI sur une base annuelle ;

Mesurer le retour d'information fourni par les États membres et calculer le niveau de conformité aux AST en **pourcentage** avec des objectifs pour chaque année progressive jusqu'en 2022 ;

Partager le résultat avec toutes les parties prenantes clés et publier les résultats pour que tous les États membres apprécient leur niveau de conformité aux AST ;

Utilisation des dépliants et du site Web de la CAFAC comme moyen de communiquer les AST aux États membres et ce que l'on attend d'eux ;

Identifier les États champions qui prendront l'initiative d'aider d'autres États ayant besoin d'aide dans la mise en œuvre des AST ;

Utiliser les résultats du mécanisme de suivi pour identifier les États qui en ont besoin et offrir une assistance technique pour accélérer la conformité avec les AST.

## **C. Résultats attendus du mécanisme**

- i. 100 % de conformité aux AST par les États membres de la CAFAC ;
- ii. Amélioration de l'IE au-dessus de 60 % pour tous les États de la région AFI ;
- iii. Performance calculée de chaque État membre de la CAFAC, mesurée en pourcentage de conformité aux AST ;

- iv. Missions d'assistance technique ciblées pour répondre aux besoins des États. Le type d'assistance technique comprend **l'AFI-CIS, le ROST de l'OACI, l'assistance technique de haut niveau de la CAFAC<sup>1</sup> ou le HRDF** ;
- v. Identification des États champions pour la mise en œuvre des AST.

#### **D. Récentes évolutions**

- Conformément à ce mécanisme de suivi, la CAFAC a envoyé des questionnaires à tous les États membres de la CAFAC afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre pour le premier semestre 2018.
- Sur 48 États AFI, 12 seulement n'ont pas encore répondu à cette demande et un suivi téléphonique est en cours pour s'assurer que tous les États y répondent.

### **3. POINTS D'ACTION DE LA RÉUNION :**

- 3.1. La réunion est invitée à prendre note du concept de mécanisme de surveillance et de mesure proposé pour la mise en œuvre des AST.
- 3.2. Les États membres de la région AFI qui n'ont pas encore répondu aux questionnaires AST sont priés de le faire avant la date limite du 31 juillet 2018.

-FIN-

---

<sup>1</sup> L'assistance technique de haut niveau de la CAFAC signifie que la CAFAC a mené des missions d'assistance ciblées auprès des gouvernements des États membres. Les missions portent sur des questions stratégiques de haut niveau relatives à la structure de l'aviation et à l'administration générale de l'aviation civile. La CAFAC peut inclure des organisations partenaires telles que l'OACI, l'IATA, l'ACI, etc. en tant que parties prenantes de la délégation.

**ANNEXE**  
**QUESTIONNAIRE SUR LES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ D'ABUJA**

|  |   |                                    |                      |                      |
|--|---|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Nom de l'Etat :  |   | Nom du Directeur Général :         |                      |                      |
| <b>Point Focal -</b> <i>Nom :</i>  |   |                                    |                      |                      |
| <i>Position :</i>  |   |                                    |                      |                      |
| <i>E-mail :</i>  |   |                                    |                      |                      |
| <i>Tél. mobile :</i>   |   |                                    |                      |                      |
| <b>OBJECTIFS DE SÉCURITÉ</b>   |   | <b>SITUATION et MESURES PRISES</b> |                      |                      |
| <b>Objectifs de sécurité d'Abuja révisés</b>   |   | <b>Coefficient</b>                 | <b>Valeur réelle</b> | <b>Notation</b>      |
|  |   |                                    |                      | <b>Score pondéré</b> |
|  | Votre État a-t-il inclus la mise en œuvre de l'objectif de sécurité d'Abuja dans son plan stratégique ?     |                                    |                      |                      |
|  | <i>(Parmi les 16 objectifs de sécurité, indiquer combien ont été pris en compte)</i>                        |                                    |                      |                      |
|  | Votre État a-t-il inclus la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja dans ses plans annuels ?        |                                    |                      |                      |
|  | <i>(Parmi les 16 objectifs de sécurité, indiquer combien ont été pris en compte)</i>                        |                                    |                      |                      |
| <b>1. Réduire progressivement le taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 par million de départs d'ici la fin 2022, en mettant l'accent sur [8% score pondéré]</b> |   |                                    |                      |                      |
| <b>a)</b>  | Votre État a-t-il réduit le nombre d'accidents et d'incidents graves liés aux pistes ? À quel pourcentage ? | 3%                                 |                      |                      |

|   |  |     |  |
|---|--|-----|--|
|   |  |     |  |
| <b>b)</b>   | Votre État a-t-il réduit le nombre d'accidents et d'incidents graves liés aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) ? À quel pourcentage ?   | 3%  |  |
| <b>c)</b>   | Votre État a-t-il réduit le nombre d'accidents ou d'incidents graves liés à la perte de contrôle ? À quel pourcentage ?  | 2%  |  |
| <b>d)</b>   | Sur l'ensemble des accidents survenus au cours de la période sous revue, combien ont-ils été mortels ?   | -6% |  |
| <b>2. Tous les États établissent et renforcent les Autorités de l'aviation civile autonomes avec une surveillance réglementaire indépendante, des sources de financement durables et des ressources pour assurer une surveillance et une réglementation efficaces de la sécurité de l'industrie de l'aviation d'ici 2022. [10% score pondéré]</b> |  |     |  |
| <b>a)</b>   | Votre État a-t-il créé et renforcé l'Autorité de l'aviation civile jouissant d'une pleine autonomie ? (Par exemple, pouvoirs et autonomie, sources de financement et ressources durables pour assurer une surveillance et une réglementation efficaces de la sécurité de l'industrie de l'aviation). | 6%  |  |
| <b>b)</b>   | Avez-vous délégué vos fonctions et tâches à des RSOO ou à d'autres États africains ?   | 4%  |  |
| <b>3. Les États devraient résoudre TOUTES les préoccupations importantes de sécurité identifiées d'ici juin 2018 [8% score pondéré]</b>   |  |     |  |
| <b>a)</b>   | Votre État a-t-il résolu TOUTES les préoccupations importantes en matière de sécurité, le cas échéant ?  | 4%  |  |

|  |   |    |  |
|--|---|----|--|
|  |   |    |  |
| <b>b)</b>  | L'État a-t-il résolu les SSC nouvellement identifiés dans un délai de six mois à compter de la date de sa publication officielle par l'OACI ? | 4% |  |
|  |   |    |  |
| <b>4. Les États respectent les délais et fournissent des ressources pour la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI/État d'ici 2019. [8% score pondéré]</b>   |   |    |  |
| <b>a)</b>  | L'État a-t-il respecté les délais et fourni des ressources pour la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI/État ?                          | 8% |  |
|  |   |    |  |
| <b>b)</b>  | Existe-t-il des difficultés empêchant l'État d'achever en temps utile les plans d'action de l'OACI/État ?                                     |    |  |
|  |   |    |  |
| <b>5. Les États devraient augmenter progressivement le pourcentage de mise en œuvre effective (EI) dans le cadre de l'USOAP de l'OACI comme suit : [6% score pondéré]</b>                                    |   |    |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EI &lt; 60% atteint 60% à l'horizon 2020 ;</li> <li>▪ 60% ≤ EI ≤ 70% atteint 80% à l'horizon 2022 ;</li> <li>▪ 70% &lt; EI atteint 95% à l'horizon 2028.</li> </ul> |   |    |  |
| <b>a)</b>  | Quel est le niveau de mise en œuvre effective(EI) de l'État ?   |    |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• EI &lt; 60%</li> </ul>   | 1% |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 60% ≤ EI ≤ 70%</li> </ul>  | 4% |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 70% &lt; EI</li> </ul>   | 6% |  |
| <b>b)</b>  | Veillez indiquer l'année de votre dernier audit OACI ou ICVM)   |    |  |
|  |   |    |  |
| <b>6. Les États devraient établir des cadres législatifs et organisationnels et mettre en œuvre le SSP/SMS d'ici 2025 [8% score pondéré]</b>   |   |    |  |
| <b>a)</b>  | L'État disposait-il d'une SSP de base, répondant à toutes les conditions préalables ?   | 2% |  |

|   |  |    |  |
|---|--|----|--|
|   |  |    |  |
| <b>b)</b>   | L'État dispose-t-il d'une SSP efficace avec un niveau de maturité approprié établi ?   | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>c)</b>   | L'État fournit-il des informations sur les risques de sécurité, y compris les SSP SPI, au groupe RASG-AFI ?  | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>d)</b>   | L'État dispose-t-il d'une <b>marge de sécurité positive</b> et d'une SSP efficace pour s'engager activement dans les activités de gestion des risques de sécurité de groupe RASG-AFI (analyse des risques de sécurité, conception et mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques) ? | 1% |  |
|   |  |    |  |
| <b>e)</b>   | Tous les fournisseurs de services utilisent-ils des SPI harmonisés à l'échelle mondiale dans le cadre de leurs SMS ?   | 1% |  |
|   |  |    |  |
| <b>f)</b>   | Veillez indiquer le nouveau niveau de EI des SARP de l'OACI, s'il y a eu une évolution.  |    |  |
|   |  |    |  |
| <b>7. Tous les aéroports internationaux doivent être certifiés d'ici 2022. [6% score pondéré]</b> |  |    |  |
| <b>a)</b>   | Votre Etat a-t-il certifié tous les aéroports internationaux ? (Veillez indiquer le nombre d'aéroports internationaux)   | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>b)</b>   | Si non, combien d'aéroports internationaux ont-ils été certifiés et combien ne l'ont pas été ?   | 1% |  |



|   |  |    |  |
|---|--|----|--|
|   |  |    |  |
| <b>c)</b>   | Tous les exploitants d'aéroports participent-ils au programme d'évaluation de l'industrie reconnu par l'OACI pour les aéroports (APEX) d'ici la fin 2022 ?                               | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>d)</b>   | Combien d'aérodromes internationaux dans votre État ont mis sur pied une équipe de sécurité des pistes (RST) ?   | 1% |  |
|   |  |    |  |
| <b>8. Les États doivent mettre en place des exigences pour que toutes les compagnies aériennes africaines obtiennent une certification IOSA (Operational Safety Audit) de l'IATA d'ici 2022. [6% score pondéré]</b> |  |    |  |
| <b>a)</b>   | Votre État a-t-il mis en place un cadre approprié pour la reconnaissance des certificats IOSA (Operational Safety Audit) de l'IATA ?   | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>b)</b>   | Toutes vos compagnies aériennes ont-elles obtenu un certificat IOSA (Operational Safety Audit) de l'IATA ? Si ce n'est pas le cas, combien l'ont obtenu et combien ne l'ont pas obtenu ? | 4% |  |
|   |  |    |  |
| <b>9. Tous les États doivent mettre en place une organisation de SAR efficace et opérationnelle d'ici 2019. [6% score pondéré]</b>  |  |    |  |
| <b>a)</b>   | L'État a-t-il élaboré un plan national de SAR ?  | 2% |  |
|   |  |    |  |
| <b>b)</b>   | L'État a-t-il conclu des protocoles d'entente/accords SAR avec tous les États voisins ? Combien ont-ils été conclus ?  | 2% |  |

|  |   |    |  |
|--|---|----|--|
|  |   |    |  |
| c)   | Existe-t-il déjà un plan ou existe-t-il un projet d'organisation d'exercices SAR multi-agences, multi-États et régionaux combinés pour tester les systèmes SAR en place impliquant autant d'unités SAR que possible ? | 2% |  |
|  |   |    |  |
| <b>10. Tous les États doivent mettre en œuvre la migration de l'AIS vers l'AIM d'ici 2022 [6% score pondéré]</b>   |   |    |  |
| a)   | Votre État a-t-il élaboré un plan d'action national pour la migration de l'AIS à l'AIM ?  | 3% |  |
|  |   |    |  |
| b)   | L'État met-il en œuvre le plan d'action national conformément au bloc 0 D-ATM de l'ASBU ?   | 3% |  |
|  |   |    |  |
| <b>11. Tous les États doivent mettre en œuvre les procédures PBN pour toutes les pistes aux instruments d'ici 2025. [5% score pondéré]</b>   |   |    |  |
| a)   | Combien de pistes aux instruments ont-elles été désignées pour les procédures PBN ?   | 3% |  |
|  |   |    |  |
| b)   | Combien de pistes aux instruments disposent-elles de procédures PBN opérationnelles ?   | 2% |  |
|  |   |    |  |
| <b>12. Tous les États doivent réduire progressivement le taux de proximité des aéronefs (AIRPROX) dans leurs espaces aériens gérés d'au moins 50 % par an par rapport au niveau de référence de décembre 2017, afin d'atteindre et de maintenir un niveau zéro (0) Airprox en réduisant en conséquence les erreurs dans certains facteurs contributifs spécifiques d'ici 2020 [6% score pondéré]</b> |   |    |  |
| a)   | L'État a-t-il mis en place des mesures de coordination entre les unités ATS ?   | 2% |  |
|  |   |    |  |

|  |   |    |  |
|--|---|----|--|
| <b>b)</b>  | L'État a-t-il mis en place des mesures plus complètes pour l'organisation de l'espace aérien et les procédures ATC ?  | 2% |  |
|  |   |    |  |
| <b>c)</b>  | L'État a-t-il mis en place des systèmes de communication mobile ?   | 1% |  |
|  |   |    |  |
| <b>d)</b>  | L'État a-t-il mis en place des mesures pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'incidents résultant d'une mauvaise discipline de l'équipage à bord des aéronefs ?   | 1% |  |
|  |   |    |  |
| <b>13. Mise en place de services de navigation aérienne intégrés dans la région de l'AFI à l'horizon 2024 [6% score pondéré]</b>   |   |    |  |
| <b>a)</b>  | Votre État a-t-il pris des mesures pour garantir la fourniture de services de navigation aérienne harmonisés en termes d'espacement des vols, d'interopérabilité des systèmes CNS/ATM afin de réduire la complexité de l'espace aérien et d'assurer la continuité des opérations le long des principaux flux de trafic aérien ? | 3% |  |
|  |   |    |  |
| <b>b)</b>  | Votre État a-t-il pris des mesures pour harmoniser les initiatives formulées par les Communautés économiques régionales (CER) et les ANSP au sein de la région AFI ?  | 3% |  |
|  |   |    |  |
| <b>14. Tous les États doivent mettre en œuvre les modules B0 de l'ASBU [6% score pondéré]</b>  |   |    |  |
| <b>a)</b>  | Votre État a-t-il élaboré un plan national ASBU d'ici 2018  | 6% |  |
|  |   |    |  |
| <b>15. Tous les États doivent élaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'aviation civile internationale d'ici 2022. [5% score pondéré]</b> |   |    |  |

|   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| <b>a)</b>   | Votre État a-t-il élaboré un plan national de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> ?  | 2% |  |
|   |   |    |  |
| <b>b)</b>   | Votre État a-t-il pleinement mis en œuvre le Plan national ?  | 3% |  |
|   |   |    |  |
| <b>16. Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent effectivement au Programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP d'ici 2022. [6% score pondéré]</b> |   |    |  |
| <b>a)</b>   | Votre État a-t-il adhéré au programme et mis en place un plan annuel d'activités pour l'examen par les pairs des ANSP africains ?   | 3% |  |
|   |   |    |  |
| <b>b)</b>   | Votre État a-t-il élaboré et mis en œuvre des plans d'action corrective appropriés pour donner suite de manière satisfaisante aux recommandations de l'examen par les pairs ? | 3% |  |
|   |   |    |  |