



ICAO

**Septième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique —  
Océan Indien (RASG-AFI/7)**

**(Réunion virtuelle — 5 novembre 2021)**

**Point 3 de l'ordre du jour : Rapports sur les activités du RASG-AFI**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

<b>RÉSUMÉ</b>	
<p>La présente note de travail fait le point sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des activités du RASG-AFI, notamment les programmes et projets soutenus par le Plan AFI et d'autres projets d'assistance. Les activités du RASG-Afi sont principalement mises en œuvre par ses organes auxiliaires, à savoir à l'heure actuelle les équipes de soutien de la sécurité (SST) Éléments fondamentaux de la supervision (FSO), Préoccupations significatives de la sécurité (SSeC), Problèmes de sécurité émergents (ESI), Enquêtes sur les accidents e les incidents d'aviation, programmes nationaux de sécurité (PNS) et Certification des aérodrômes.</p>	
<p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>	
<b>Objectif stratégique connexe de l'OACI</b>	Sécurité

## **1 INTRODUCTION**

1.1 La présente note de travail met l'accent sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de certains activités, initiatives et projets destinés à améliorer les performances du RASG-AFI en matière de sécurité, souligne les défis connexes et formule des recommandations. La période considérée commence en décembre 2020, date de la dernière réunion du Groupe (RASG-AFI/6).

1.2 Le RASG-AFI a créé quatre équipes de soutien de la sécurité (SST) en tant qu'organes auxiliaires du Groupe chargés de résoudre les problèmes de sécurité et de soutenir le processus d'élaboration, de priorisation et de mise en œuvre des activités de renforcement de la sécurité. Ces SST sont axées sur les domaines suivants : Éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) ; Préoccupations significatives de sécurité (SSeC), problèmes émergents de sécurité (ESI), et Enquêtes sur les accidents les incidents d'aviation (AIG).

1.3 Les activités des SST sont soutenues et complétées par les programmes d'assistance établis et mis en œuvre par d'autres nombreuses parties prenantes, notamment les bureaux régionaux de l'OACI, le Plan AFI, la CAFAC (AFI-CIS), les CER, les RSOO, les États et les partenaires de l'industrie.

1.4 Avant l'éclatement de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, l'OACI et les partenaires d'assistance organisaient principalement des missions sur site dans les États. Toutefois, depuis lors, en raison de cette pandémie et des restrictions associées, l'assistance est largement fournie à travers des mécanismes de surveillance et d'activités virtuelles.

1.5 Les principales difficultés qui freinent les progrès des SST dans les projets sont, notamment :

- a) Le financement insuffisant ;
- b) La réticence ou le refus de certains États à solliciter ou accepter l'assistance ;
- c) L'absence ou le partage et l'échange limités de données et d'informations sur la sécurité ;
- d) La pandémie de COVID-19 qui a davantage complexifié les difficultés rencontrées.

1.6 Le suivi et l'évaluation des performances et réalisations des États en matière de sécurité depuis l'avènement de la pandémie de COVID-19 en mars 2020 ont été perturbés par le nombre très insuffisant des audits de l'USOAP ou d'activités de validation pendant cette période. Par conséquent, les scores d'EI de l'USOAP n'ont pas évolué au cours des deux dernières années, environ.

## 2. ANALYSE

### 2.1 SST Éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) (États champions : Sénégal et Ouganda) et projet FSO du Plan AFI

2.1.1 Cette SST et EC projet ont pour objectif de soutenir certains États ayant de faibles scores de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision (SSO) évalué dans le cadre de l'USOAP, afin d'établir et de mettre en œuvre un SSO efficace et durable.

2.1.2 Cette SST et ce projet ont comme objectif principal d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'actions correctives (CAP) efficaces de l'USOAP avec un accent sur les « EC d'établissement » :

- EC-1 — Législation aéronautique de base ;
- EC-2 — Règlements d'exploitation spécifiques ;
- EC-3 — Systèmes et fonctions de l'État ;
- EC-4 — Personnel technique qualifié ;
- EC-5 — Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.

2.1.3 À l'heure actuelle, le score d'EI moyen des États AFI dans le cadre du Projet FSO 2020 du Plan AFI est de 30,1 % comme le montrent les détails qui figurent dans l'Appendice A.

2.1.4 Évidemment, d'après les résultats des précédentes évaluations, il faut plus d'efforts et de ressources pour aider les États, surtout ceux qui n'ont jamais été audités et ceux dont les scores d'EI sont inférieurs à 40 %.

## **2.2 SST Préoccupations significatives de sécurité (SSC) (États champions : Ghana et Afrique du Sud).**

2.2.1 Cette SST a pour objectif de soutenir les États ayant des SSeC, non résolues, potentielles ou latentes à mettre en œuvre des mesures correctives.

2.2.2 Cette SST a pour priorité d'aider les États à élaborer et mettre en œuvre des plans de mesures correctives (CAP) en mettant un accent sur les questions de protocole (PQ) relatives aux SSeC identifiées. Ce processus s'applique au cas où il est évident que les SSeC potentielles ou latentes pourraient exister, généralement dans les États ayant de faibles scores d'EI ou des activités aéronautiques complexes.

2.2.3 La seule SSeC qui subsiste dans la Région du RASG-AFI se trouve en Érythrée dans le domaine de l'exploitation des aéronefs, précisément en ce qui concerne la certification des exploitants aériens. Cette SSeC qui a été identifiée il y a plus de 10 ans en 2010, est non seulement celle qui est restée le plus longtemps en suspens dans le monde, mais elle est aussi contraire aux cibles de sécurité d'Abuja qui prévoient, notamment qu'une SSeC doit être résolue dans un délai de six mois au plus tard à compter de la date d'identification.

2.2.4 Comme bonne nouvelle, une SSeC identifiée en Côte d'Ivoire en mars 2020 dans le domaine des services de navigation aérienne concernant les validations au sol et en vol des protocoles de vols aux instruments publiés a été résolue dans un délai de moins de quatre mois à compter de la date d'identification.

2.2.5 Les SSeC actuellement en suspens dans le monde figurent dans l'Appendice B à la présente note de travail.

## **2.3 SST et projet Problèmes émergents de sécurité (ESI) (État champion : Kenya).**

2.3.1 Cette SST a pour objectif de résoudre les risques opérationnels

2.3.2 Elle a pour priorité de soutenir la mise en œuvre des activités de renforcement afin d'atténuer les risques d'accidents et de décès liés aux catégories d'événements à haut risque (HRC) comme le prévoit le GASP. Les HRC sélectionnés sont : sécurité des pistes, pertes de contrôle en vol (LOC-I), l'impact sans perte de contrôle (CFIT) et la gestion de l'information aéronautique (AIM).

2.3.3 À cet égard, les bureaux régionaux de l'OACI organisent régulièrement des activités d'assistance, y compris des symposiums et des ateliers, en coordination avec les États champions et d'autres partenaires d'assistance.

2.3.4 Dans le domaine des LOC-I des formulaires supplémentaires de compte rendu contenant des points détaillés conformément aux difficultés organisationnelles et aux risques de sécurité opérationnelle du GASP ont été envoyés aux États et aux parties prenantes. Le groupe d'experts initialement constitué est en train d'être renforcé et les éléments indicatifs du RASG-Afi sur les LOC-I sont mis à jour. Un bon niveau de participation a été atteint lors du dernier atelier tenu les 17 et 18 novembre 2020.

## 2.4 SST Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG).

2.4.1 Elle a pour but de soutenir les États dans le renforcement des capacités d'enquêtes sur les circonstances des accidents et incidents d'aviation, conformément à l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

2.4.2 La priorité de ce projet a été accordée dans un premier temps au soutien aux États dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mesures correctives de l'USOAP avec un accent sur les « EC d'établissement », à savoir :

- EC-1 — Législation aéronautique de base ;
- EC-2 — Règlements d'exploitation spécifiques ;
- EC-3 — Systèmes et fonctions de l'État ;
- EC-4 — Personnel technique qualifié ;
- EC-5 — Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.

2.4.3 Actuellement, le score moyen d'EI de l'USOAP des États du projet SST-AIG est de 28,9 % comme le montrent les détails figurant dans l'Appendice D.

2.4.4 Naturellement, conformément aux résultats des évaluations précédentes, davantage d'efforts et de ressources sont nécessaires pour aider les États, notamment à entamer la mise en œuvre des « EC concernant la mise en œuvre », à savoir l'EC-8 — Résolution des problèmes de sécurité.

## 2.5 Projet des programmes nationaux de sécurité (PNS) du Plan AFI

2.5.1 Ce projet a pour objectif de soutenir certains États ayant des scores d'EI élevés, 60 % ou plus, suivant l'évaluation de l'USOAP, à établir et mettre en œuvre un PNS efficace conformément à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*.

2.5.2 Dans un premier temps, ce projet mettait l'accent sur l'aide aux États dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mesures correctives (CAP) efficaces, en insistant sur les « EC concernant la mise en œuvre », à savoir :

- EC-6 — Obligations de délivrance de licences, certification, autorisation et/ou approbation ;
- EC-7 — Obligations de surveillance ;
- EC-8 — Résolution des problèmes de sécurité.

2.5.3 Par la suite, à mesure que les processus et les initiatives évoluaient, y compris l'USOAP et le GASP, l'accent a été étendu aux PQ de base du PNS.

2.5.4 Actuellement, le score d'EI moyen de l'USOAP pour les États du Projet 2 PNS du Plan AFI est de 72,24 %, soit le niveau de réalisation de l'analyse des écarts du PNS, l'élaboration et la mise en œuvre des plans sont limités, tandis que le niveau de mise en œuvre des PQ de base du PNS est raisonnable, comme le montre l'Appendice C

2.5.5 Naturellement, conformément aux résultats des précédentes évaluations, il faut plus d'efforts et de ressources pour assister les États, surtout ceux dont les scores d'EI

sont inférieurs à 75 %.

## 2.6 Certification des aérodromes

2.6.1 Ce projet a pour but de soutenir les États dans le renforcement des capacités de certification des aérodromes conformément à l'Annexe 14 — *Aérodromes*.

2.6.2 Dans un premier temps, le projet était axé sur l'appui aux États dans la certification d'au moins un aéroport international et le renforcement des capacités de certification des autres aéroports.

2.6.3 L'assistance fournie dans le cadre du projet a permis de certifier 14 aéroports internationaux dans 13 États.

2.6.4 Au 31 octobre 2021, le pourcentage d'aérodromes certifiées dans la Région AFI est de 31,78 % , et 50 % des États AFI ont renforcé leurs capacités de certifications des aérodromes.

## 3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) demander instamment aux parties prenantes de maintenir et si possible accroître l'appui et l'assistance dans la mise en œuvre des SST, des projets et des activités du RASG-AFI, avec un accent spécial sur la résolution de la SSeC identifiée en Érythrée ;
- b) inviter instamment les États à élaborer, mettre en œuvre et évaluer de manière continue leurs plans de mesures correctives de l'USOAP-CMA et à mettre à jour, en conséquence, les modules pertinents du cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
- c) prier instamment les États d'utiliser l'espace d'analyse des écarts du PNS sur iSTARS pour réaliser les analyses des écarts du PNS et examiner les PQ de base du PNS en tenant compte des objectifs et des cibles prescrits dans l'édition actuelle du GASP.
- d) Inviter instamment les États à accélérer la certification de leurs aéroports internationaux.
- e) demander instamment aux États et surtout à l'Érythrée de solliciter ou accepter l'assistance, le cas échéant, pour résoudre la SSeC identifiée sur son territoire ;
- f) prier instamment les États de promouvoir et renforcer le partage et l'échange de données et d'informations sur la sécurité, y compris les réponses aux modules du cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA, aux lettres de l'OACI et de la CAFAC.
- g) inviter instamment les États et les parties prenantes à rendre davantage compte des difficultés organisationnelles et des risques de sécurité opérationnelle liés aux LOC-I, et de participer au groupe d'experts de base et au prochain atelier qui se tiendra virtuellement les 10 et 11 novembre 2021.

APPENDIX A: AFI Plan FSO Project

Table 1. AFI Plan FSO Project 2020: Dashboard

Indicator	Value
State Safety Oversight - Group Average <i>Average USOAP Overall EI(%)</i>	28.23%
State Safety Oversight - State Levels <i>Percentage of States with USOAP Overall EI above 60%</i>	0%
Significant Safety Concerns (SSCs) <i>Number of SSCs</i>	1
Accident Rate <i>Number of accidents per mil. departures over preceding 5 years</i>	9.08
IOSA - Airlines <i>Number of IOSA certified airlines in the region</i>	2
IOSA - State Levels <i>Percentage of States with IOSA certified airlines</i>	10.53%
EU Safety List <i>Number of States with restrictions</i>	8
FAA IASA <i>Number of States rated as Category 2</i>	0
PBN Implementation - Runways <i>Percentage of instrument runways with PBN approaches</i>	60.47%
PBN Implementation - State Levels <i>Percentage of States having PBN approaches on all instrument runways</i>	63.16%

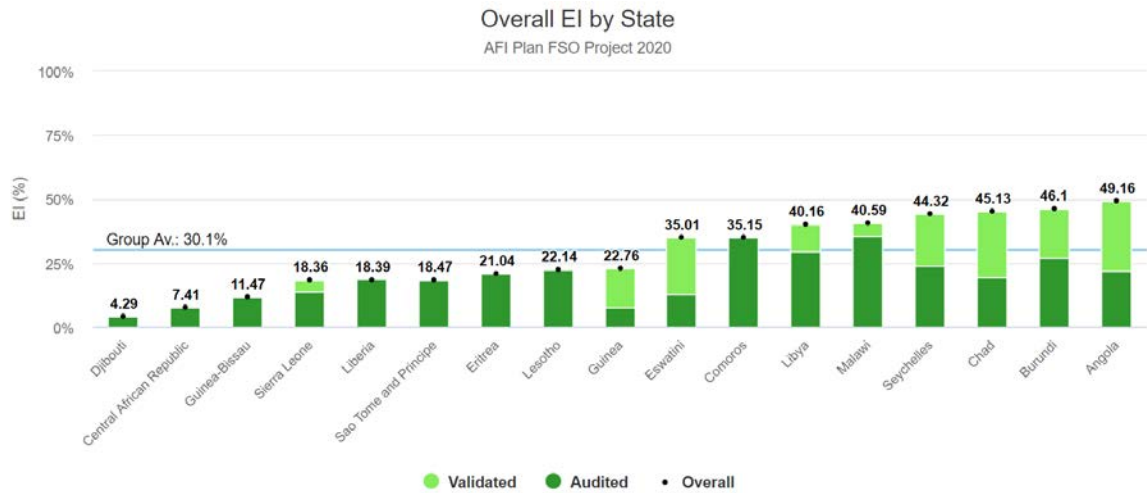


Figure 1. AFI Plan FSO Project: Overall EI by State

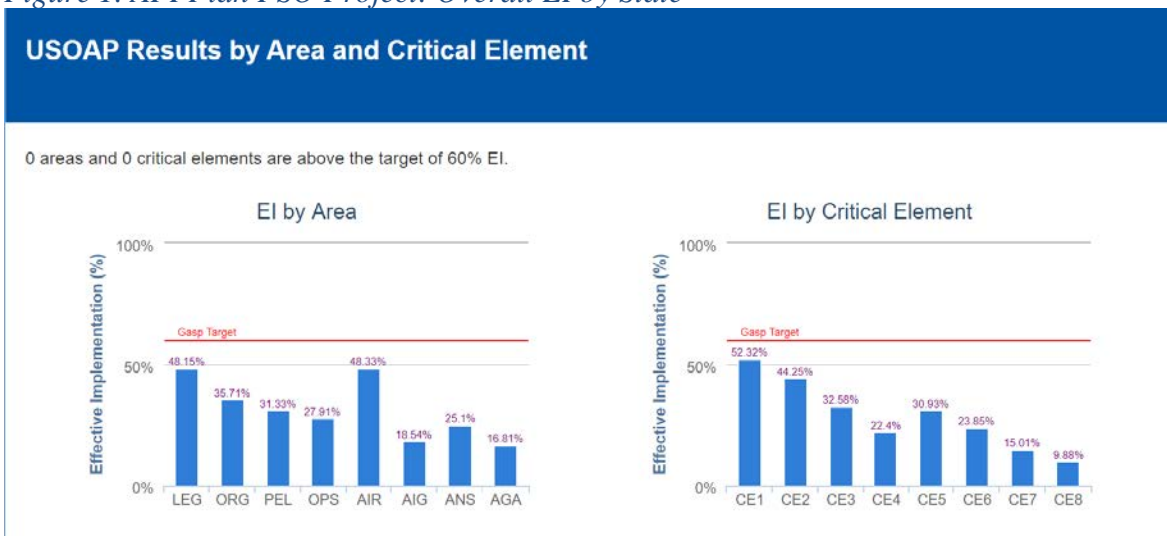


Figure 2. AFI Plan FSO Project: USOAP Results by Area and Critical Element

APPENDIX B: Safety Support Team: Significant Safety Concern (SST; SSC)

Table 2. Safety Support Team: Significant Safety Concern (SST; SSC)

State Name	SSC Scope	Significant Safety Issue Date
Antigua and Barbuda	PEL	24/04/2019
Bhutan	ANS	01/10/2018
Eritrea	OPS	
Grenada	PEL	24/04/2019
Pakistan	PEL	18/09/2020
Saint Kitts and Nevis	PEL	24/04/2019
Saint Lucia	PEL	24/04/2019
Saint Vincent and the Grenadines	PEL	24/04/2019

APPENDIX D: Safety Support Team; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project

Table 3. AFI Plan State Safety Programme (SSP) Project: Dashboard

Indicator	Value
State Safety Oversight - Group Average <i>Average USOAP Overall EI (%)</i>	72.22%
State Safety Oversight - State Levels <i>Percentage of States with USOAP Overall EI above 60%</i>	93.94%
Significant Safety Concerns (SSCs) <i>Number of SSCs</i>	0
Accident Rate <i>Number of accidents per mil. departures over preceding 5 years</i>	4.96
IOSA - Airlines <i>Number of IOSA certified airlines in the region</i>	37
IOSA - State Levels <i>Percentage of States with IOSA certified airlines</i>	63.64%
EU Safety List <i>Number of States with restrictions</i>	6
FAA IASA <i>Number of States rated as Category 2</i>	1
PBN Implementation - Runways <i>Percentage of instrument runways with PBN approaches</i>	76.52%
PBN Implementation - State Levels <i>Percentage of States having PBN approaches on all instrument runways</i>	66.67%

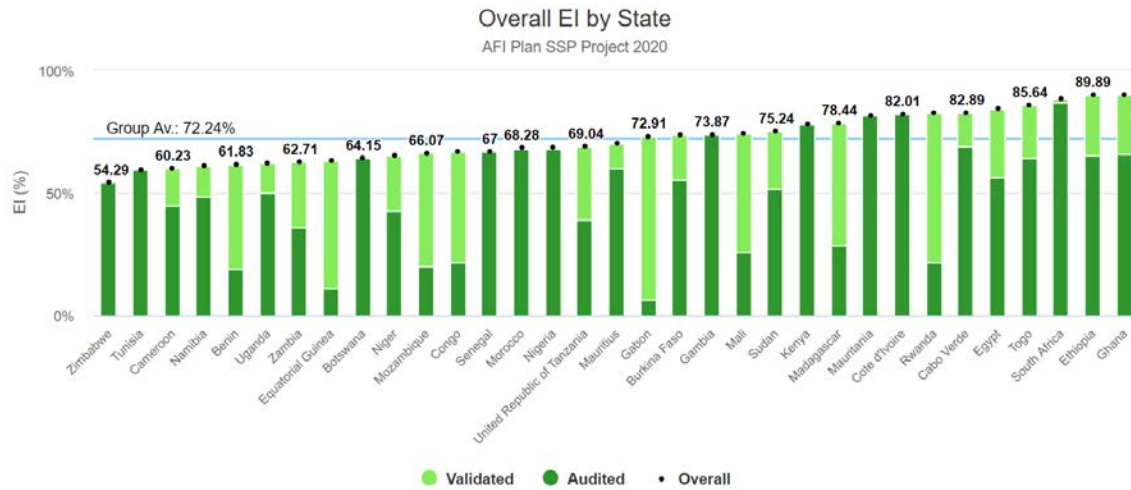


Figure 3. AFI Plan State Safety Programme (SSP) Project: Overall EI by State



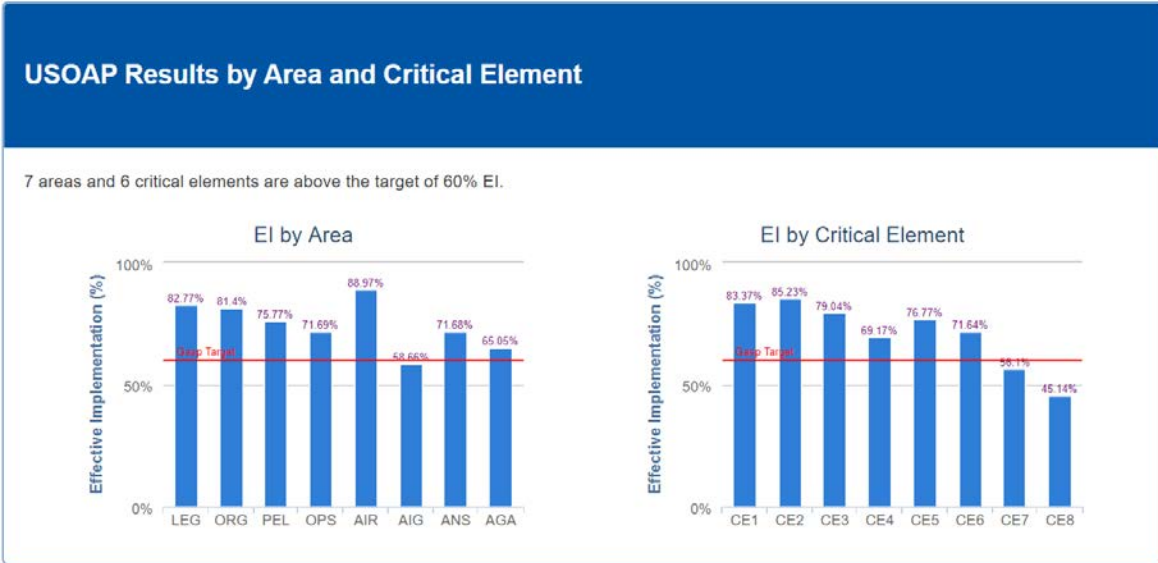


Figure 4. AFI Plan State Safety Programme (SSP) Project: USOAP Results by Area and Critical Element

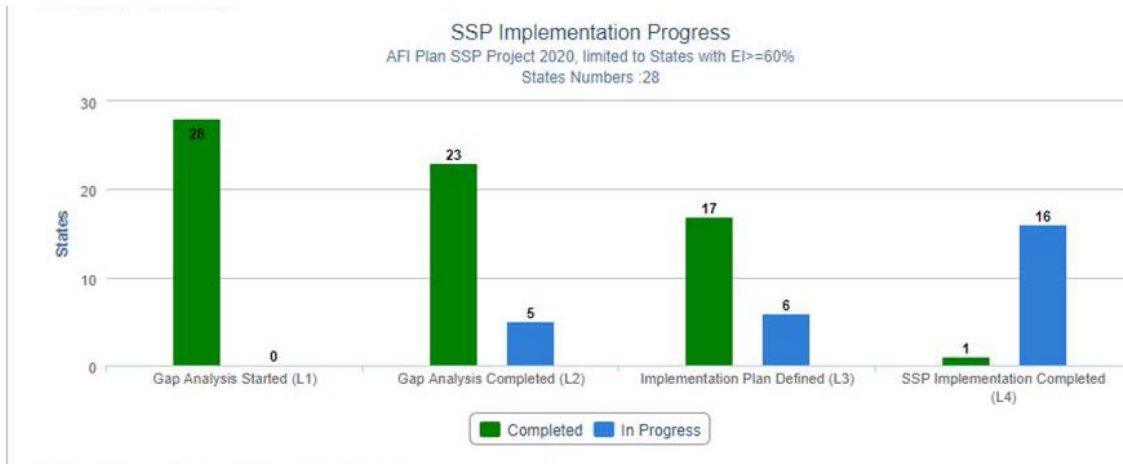
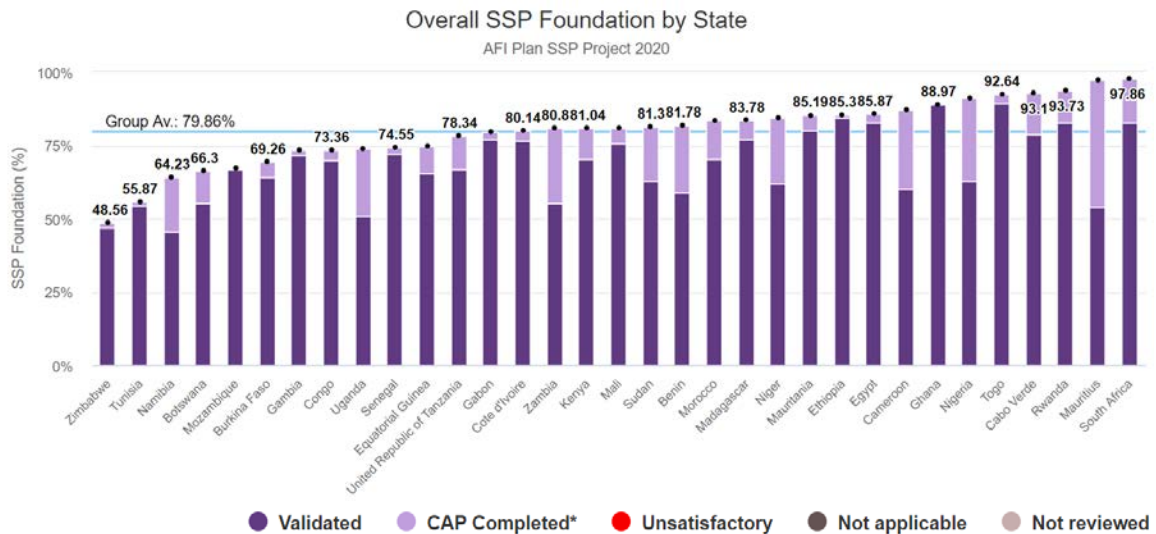


Figure 5. AFI Plan State Safety Programme (SSP) Project: SSP Implementation Progress



\*CAP completed are corrective action plans as reported by the State using the USOAP CMA Online Framework.

Figure 6. AFI Plan State Safety Programme (SSP) Project: Overall SSP Foundation by State

APPENDIX D: Safety Support Team; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project

Table 4. Safety Support Team ; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project: Dashboard

Indicator	Value
State Safety Oversight - Group Average <i>Average USQAP Overall EI (%)</i>	28.9%
State Safety Oversight - State Levels <i>Percentage of States with USQAP Overall EI above 60%</i>	0%
Significant Safety Concerns (SSCs) <i>Number of SSCs</i>	1
Accident Rate <i>Number of accidents per mil. departures over preceding 5 years</i>	16.04
IOSA - Airlines <i>Number of IOSA certified airlines in the region</i>	2
IOSA - State Levels <i>Percentage of States with IOSA certified airlines</i>	11.76%
EU Safety List <i>Number of States with restrictions</i>	8
FAA IASA <i>Number of States rated as Category 2</i>	0
PBN Implementation - Runways <i>Percentage of instrument runways with PBN approaches</i>	75.61%
PBN Implementation - State Levels <i>Percentage of States having PBN approaches on all instrument runways</i>	64.71%

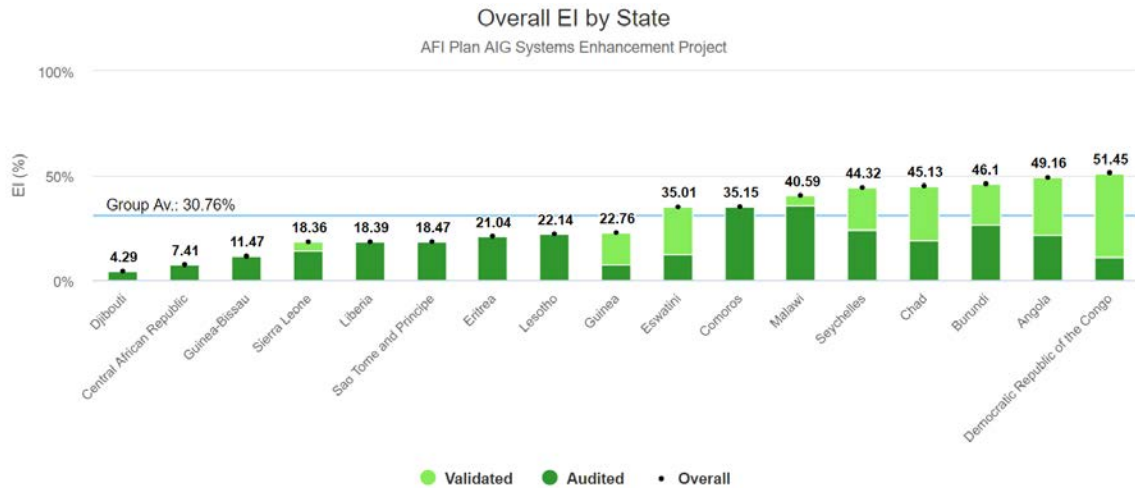


Figure 7. Safety Support Team ; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project: Overall EI by State

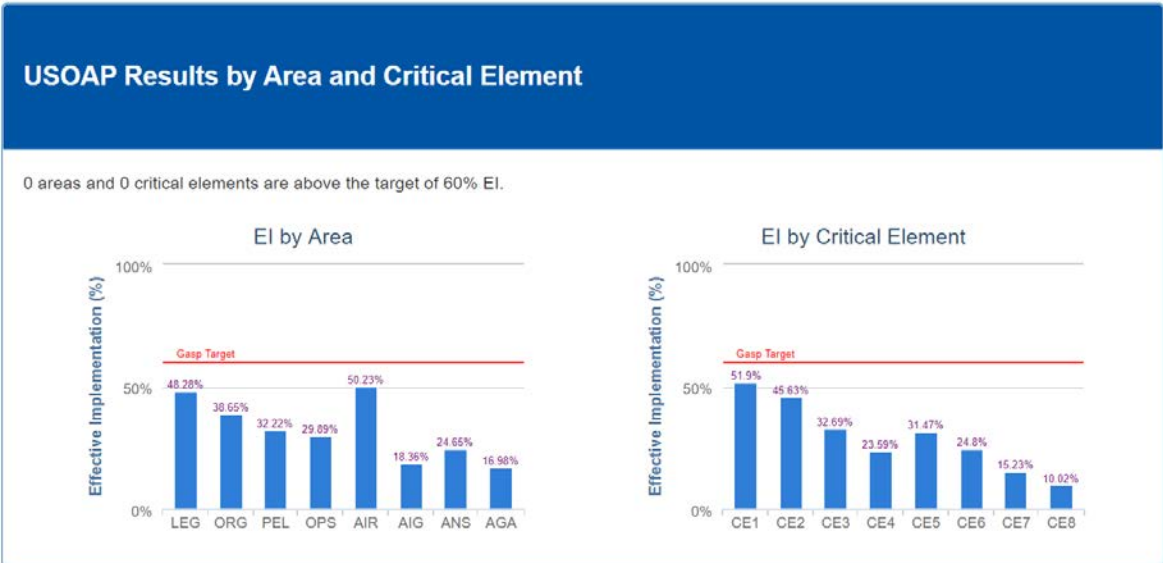


Figure 8. Safety Support Team ; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project: USOAP Results by Area and Critical Element

APPENDIX D: Safety Support Team; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project

The latest accident rate of AFI Plan AIG Systems Enhancement Project is significantly higher than the global rate.

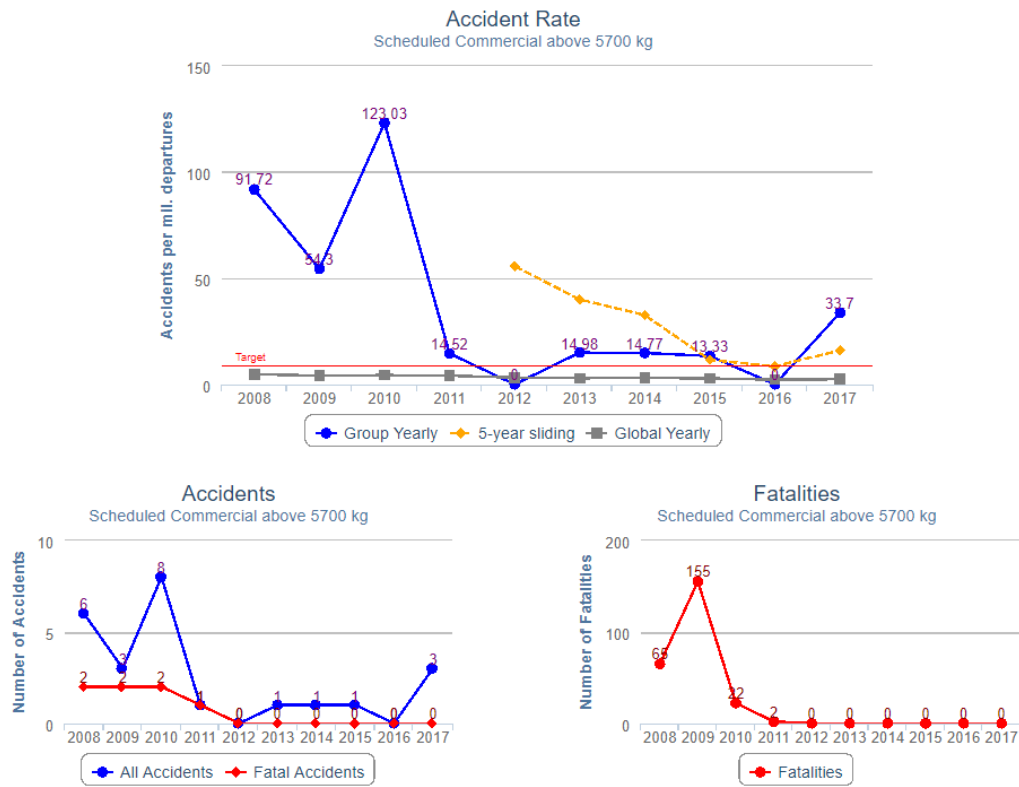


Figure 9. Safety Support Team ; Aircraft Accident Investigation (SST: AIG) and AFI Plan AIG Project: Accident Rate