Organisation de l'Aviation civile internationale
Bureau Afrique Occidentale et Centrale

Onzième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG/11)
(Dakar, Sénégal, 3 au 7 août 2015)

Point 7 de l'ordre du jour : Evaluation des cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau - Abuja, 2012.

(Note présentée par le Secrétariat)

RESUME

Ce document de travail porte sur la mise en œuvre des cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja en 2012 aux aérodromes et propose des mesures visant à donner effet aux résultats de l'APIRG/EO.

La suite à donner par la réunion se trouve au **paragraphe 3**.

REFERENCES

- Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique
- USOAP - CMA
- ADREP

Ce document de travail est lié aux Objectifs stratégiques : **A, B & E**

1. Introduction

1.1 La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique s'est tenue à Abuja, Nigeria, du 16 au 20 juillet 2012. Au cours de cette Conférence, des cibles de sécurité spécifiques et mesurable ont été établies afin de renforcer les normes de sécurité et de mettre en œuvre toutes les initiatives relatives à la sécurité dans la région.

1.2 Pour suivre le niveau de mise en œuvre de ces cibles, l'OACI a établi sur son site Web public, les Tableaux de bord de la performance régionale. Ces tableaux de bord indiquent :

- un regard sur les objectifs stratégiques de la sécurité et de la navigation aérienne
- l'état de la sécurité et de la navigation aérienne par région
- le niveau dynamique d'atteinte des cibles de sécurité établies à Abuja

Ces informations sont également disponibles sur le Portail de l'OACI.

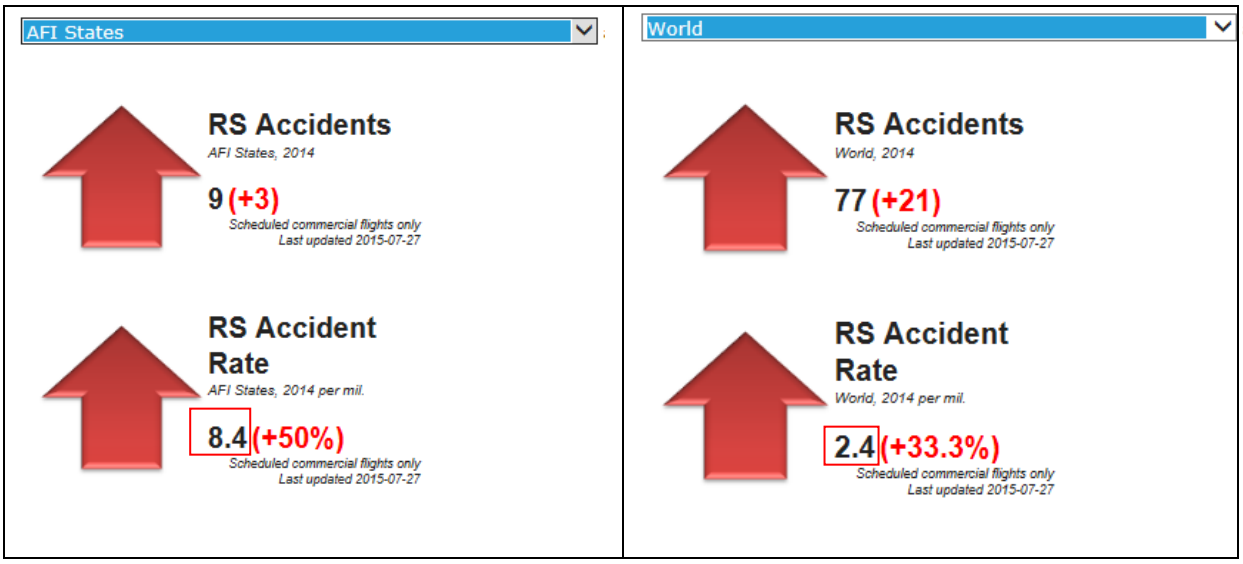
1.3 Bien que la plupart des objectifs soient liées avec les opérations des aérodromes, seuls les domaines indiqués ci-dessous feront l'objet de discussions car ils ont un impact direct sur le domaine des aérodromes.

	Cibles de la sécurité établies à Abuja	
a	Réduire progressivement le taux d'accident en Afrique pour l'aligner sur la moyenne mondiale d'ici la fin de l'année 2015.	
	i	Réduire de 50 % les accidents et les graves incidents liés aux pistes d'ici la fin de 2015.
	ii	Réduire de 50 % les accidents et les graves incidents liés aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) d'ici la fin décembre 2015.
b	Etablir et renforcer l'autonomie des Autorités de l'Aviation civile en les dotant d'une surveillance réglementaire indépendante, de sources de financement durables et de ressources leur permettant d'effectuer une surveillance de la sécurité efficace et la réglementation de l'industrie de l'aviation ou de déléguer leurs fonctions à des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOOs) ou à d'autres Etats africains d'ici la fin du mois de décembre 2013	
c	Les Etats doivent d'urgence résoudre TOUTES les préoccupations identifiées comme importantes pour la sécurité, dues à un Etat ayant autorisé le détenteur d'une autorisation ou d'une approbation à exercer les privilèges qui y sont attachés sans répondre aux exigences minimum de l'Etat et de l'OACI.	
d	Respecter les délais et procurer des ressources pour la mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI/des Etats d'ici le mois de juillet 2013.	
e	Augmenter progressivement la notation de mise en œuvre effective (EI) des résultats de l'USOAP de l'OACI à pas moins de 60 % (35 % ou 19 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2013, 70 % ou 38 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2015 et 100 % ou 54 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2017).	
f	Mettre en œuvre des Programmes nationaux de sécurité (SSP) et s'assurer que tous les Fournisseurs de services appliquent un Système de gestion de la sécurité (SMS) d'ici la fin de l'année 2015.	
g	Certifier tous les aérodromes internationaux d'ici la fin de l'année 2015.	
h	Imposer à toutes les Compagnies aériennes africaines d'avoir obtenu une certification IOSA d'ici la fin de l'année 2015.	

2. Evaluation des cibles de sécurité de haut niveau - Conférence ministérielle d'Abuja

2.1 *Réduire progressivement le taux d'accident en Afrique pour l'aligner sur la moyenne mondiale d'ici la fin de l'année 2015* : **Réduction des accidents et des graves incidents de piste**

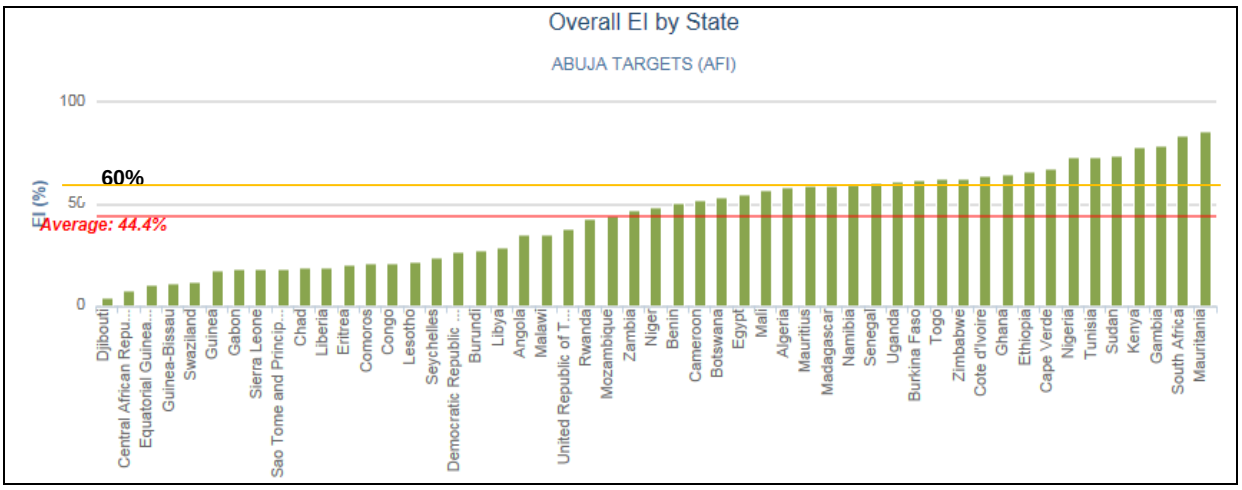
AFI (2014)	Monde (2014)

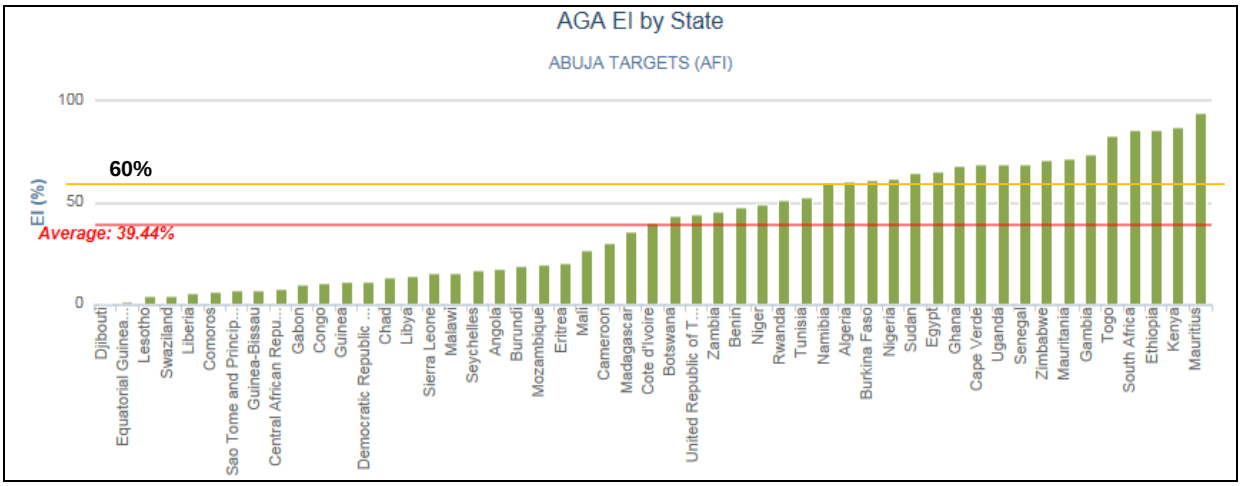


Comme indiqué ci-dessous, le taux d'accidents dus à la sécurité des pistes dans la région AFI a augmenté de 50 % en 2014, soit 8,4 accidents par million de vols commerciaux alors que la moyenne mondiale est restée à t 2,4 %.

2.2 *Les Etats doivent d'urgence résoudre TOUTES les préoccupations identifiées comme importantes pour la sécurité, dues à un Etat ayant autorisé le détenteur d'une autorisation ou d'une approbation à exercer les privilèges qui y sont attachés sans répondre aux exigences minimum de l'Etat et de l'OACI.* A ce jour, des problèmes graves de sécurité (SSCs) se retrouvent dans 6 Etats AFI. Heureusement, aucun de ces SSCs n'est lié à des aérodromes. Toutefois, sur la base des résultats des missions ROST et des revues APEX, les risques de SSCs pour les aérodromes persistent encore dans certains Etats.

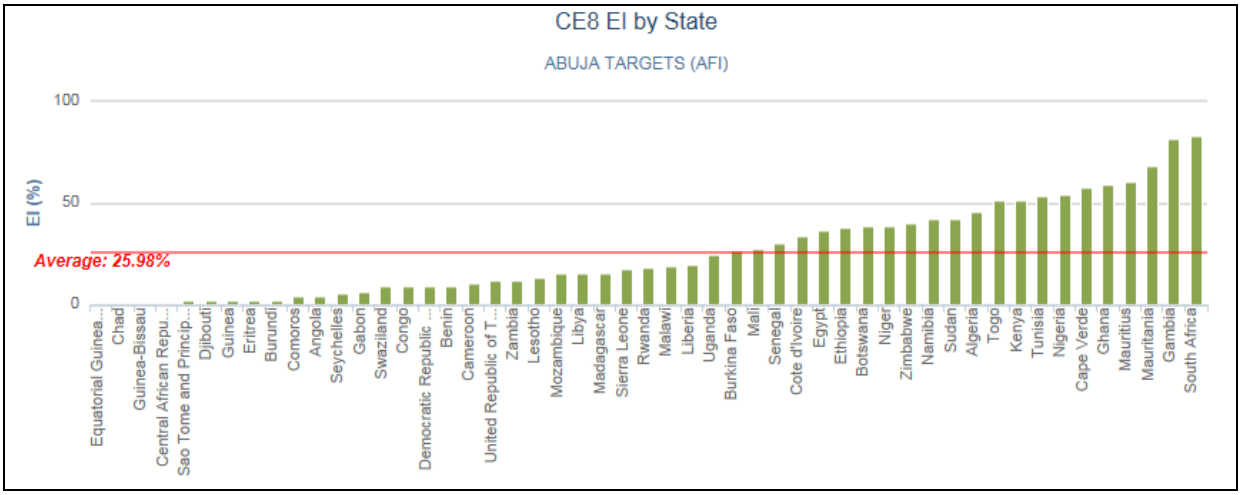
2.3 *Augmenter progressivement la notation de mise en œuvre effective (EI) des résultats de l'USOAP de l'OACI à pas moins de 60 % (35 % ou 19 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2013, 70 % ou 38 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2015 et 100 % ou 54 sur tous les Etats africains d'ici la fin de l'année 2017).*





A ce jour, seuls 16 Etats sont au-dessus de 60 % de mise en œuvre effective (EI) avec une cible de 38 Etats d'ici la fin de l'année 2015. Le second graphique indique la contribution d'AGA dans l'atteinte de cette cible où 17 Etats sont au-dessus de 60 %. En revanche, la moyenne de 39,44 % d'AGA par rapport à 44,4 % globalement indique que le niveau de mise en œuvre dans les aérodromes reste encore faible.

2.4 *Mettre en œuvre des Programmes nationaux de sécurité (SSP) et s'assurer que tous les Fournisseurs de services appliquent un Système de gestion de la sécurité (SMS) d'ici la fin de l'année 2015.*



La mise en œuvre des Programmes nationaux de sécurité (SSP) et de Système de gestion de la sécurité (SMS) devrait avoir un impact sur la mise en œuvre de CE 8 (*la mise en œuvre de processus et de procédures devant résoudre les insuffisances identifiées comme ayant un impact sur la sécurité aérienne et pouvant se trouver dans le système de l'aviation et qui ont été détectées par l'autorité de réglementation ou d'autres organes appropriés*). La faible EI de CE 8 – la résolution des problèmes de sécurité nécessite des efforts supplémentaires dans la mise en œuvre des SSP et SMS pour atteindre cette cible.

2.5 *Certifier tous les aérodromes internationaux d'ici la fin de l'année 2015.*

De l'OACI	N° International AD - FASID	AD certifié en JUIN 2015
APAC	205	158 (77%)
EUR/NAT		
ESAF	64	26 (41%)
MID	59	31 (53%)
NACC	147	50 (34%)
SAM	101	12 (12%)
WACAF	69	4 (6%)

3. MESURES DEVANT ETRE PRISES PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre note des informations contenues dans le présent document de travail ;
b) Exhorter les Etats à prendre des mesures appropriées concernant les aérodromes.