



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE  
INTERNATIONALE

**QUATRIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION POUR LA  
REGION AFRIQUE – OCEAN INDIEN (RASG-AFI/4)**

(Nairobi, Kenya, les 12 et 13 octobre 2017)

**Point 5 de l'ordre du jour : Rapports sur les activités du RASG-AFI  
5.1 – Équipes d'appui à la sécurité (SSC, FSO, AIG & ESI)**

*(Présentation du Secrétariat)*

<b>RÉSUMÉ</b>
<p>Ce document est une mise à jour de l'état de mise en œuvre des différentes activités et projets des Équipes d'appui à la sécurité du RASG-AFI : Sérieuses préoccupations en matière de sécurité (SSC), Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO), Enquête sur les accidents d'aéronefs (AIG) et problèmes émergents de sécurité : (Perte de contrôle en vol (LOC-I), Sécurité des pistes et gestion de l'information aéronautique (AIM)).</p> <p>Mesures attendues de la réunion au paragraphe 3.</p>
<p><b>REFERENCE(S) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Manuel de procédures du RASG-AFI ;</li><li>• Rapports des réunions RASG-AFI/1, 2 &amp; 3.</li><li>• Procès-verbaux des téléconférences ;</li><li>• Rapport des réunions RASC/1&amp;2.</li><li>• Documents de projets (FSO, AIG et LOC-I)</li><li>• Rapport du Symposium LOC-I tenu du 22 au 24 juin 2015 à Nairobi, Kenya</li><li>• Plan d'action quinquennal du RASG-AFI pour LOC-I</li><li>• Résultat de l'atelier LOC-I et sur la prévention des pertes de contrôle et les manœuvres de rétablissement (UPRT), Addis-Abeba, Éthiopie, 19-21 décembre 2016.</li><li>•</li></ul>
<p><b>Objectif(s) stratégique(s) connexes de l'OACI :</b></p> <p>Ce document de travail porte sur la Sécurité et la capacité de navigation aérienne et sur les objectifs stratégiques en matière d'efficacité de l'OACI.</p>

## **1. INTRODUCTION**

1.1 Dans la structure organisationnelle du RASG-AFI, quatre Équipes d'appui à la sécurité (SST) ont été établies en tant qu'organes subsidiaires aux fins de répondre aux défis

immédiats posés à la région en facilitant et en appuyant le développement, la priorisation et la mise en œuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité.

1.2 Les SST interviennent en coordination et sous l'égide du Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC). Elles doivent élaborer des stratégies d'atténuation basées sur la collecte et le traitement de données et d'informations en matière de sécurité dans la ligne du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

1.3 Lors de la Deuxième réunion du RASG-AFI (RASG-AFI/2), le Groupe a approuvé les Termes de référence de chacune de ces Équipes afin d'orienter leur travail conformément aux dispositions du Plan pour la sécurité dans le monde (GASP), aux Objectifs stratégiques de l'OACI et aux Objectifs de sécurité d'Abuja.

## 2. DISCUSSION

### Sérieuses préoccupations en matière de sécurité (SSC) :

2.1 À l'heure actuelle, sept SSC ne sont pas encore résolues dans le monde. Trois d'entre elles se trouvent dans des États AFI (Djibouti, Érythrée, Malawi) et les quatre autres dans des États d'autres régions dans le monde (Haïti, Kirghizistan, Népal et Thaïlande). Il est instructif de noter que toutes ces SSC en suspens portent sur le processus de certification pour la délivrance de certificats d'exploitants aériens.

2.2 L'Équipe d'appui à la sécurité relative aux SSC (SST-SSC) répond aux défis immédiats posés à la sécurité dans la région en facilitant et en apportant un appui au développement, à la priorisation et à la mise en œuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité du RASG-AFI, notamment en prenant en compte les SSC dans le délai de douze mois de l'objectif de sécurité AFI à partir de la date de leur identification.

2.3 Dans le cadre de la SST-SSC, sous le championnat du Ghana, le RASG-AFI a assisté les États dans leurs efforts de résolution de leurs SSC. Depuis les débuts de la SSC-SST en 2013 à ce jour, 17 SSC ont été résolues dans 10 États. Plus récemment et depuis la dernière réunion du RASG-AFI de 2015, la SSC de longue date en Angola, identifiée en décembre 2007 et liée aux certificats d'exploitation aérienne (AOC), a été déclarée résolue en avril 2017.

2.4 Différentes dispositions et différents mécanismes d'assistance ont été utilisés :

- b) Missions ROST du Bureau de l'ESAF en Angola, à Djibouti, au Malawi et, à distance par téléconférence et e-mail, en Érythrée.
- b) Assistance par l'Autorité de l'aviation civile éthiopienne au Malawi eu égard au processus de certification d'exploitants aériens.
- c) Assistance dans le cadre du Plan coopératif d'inspections (AFI-CIS) au Malawi eu égard au renforcement de la supervision de la sécurité dans les domaines de l'OPS et de l'AIR.
- d) Assistance de l'Organisation de la sécurité de l'aviation (SASO) de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SAD) à l'Angola et au Malawi.

e) Un projet financé par l'Union européenne (UE), IASOM (Amélioration de la supervision de la sécurité de l'aviation au Malawi), a été mis en œuvre pour améliorer le système national de supervision de la sécurité.

2.5 Une proposition de projet de résolution sur la SSC est en cours d'élaboration et sera finalisée pour soumission à l'examen de la 20<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan AFI en décembre 2017.

### **Fondamentaux de la supervision de la sécurité**

2.6 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) appelle tous les États à établir et à mettre en œuvre des capacités de supervision de la sécurité efficaces pour l'année 2017. Cela dans la ligne de l'objectif de sécurité de l'AFI d'atteindre 60 % de mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité et imposer à tous les États membres d'avoir les ressources ainsi que le cadre juridique et réglementaire et la structure organisationnelle nécessaires pour remplir effectivement leurs obligations fondamentales de supervision de la sécurité.

2.7 Lors de l'établissement des FSO – SST à l'occasion de la réunion RASG-AFI/1 en 2013, seuls 14 États de l'AFI avaient atteint 60 % d'EI. Ce nombre a augmenté de façon constante jusqu'à 28 en octobre 2017. Il inclut huit (8) États depuis la réunion RASG-AFI/3 de décembre 2015 (Botswana, Cameroun, Madagascar, Mali, Maurice, Namibie, Niger, Guinée Équatoriale et Rwanda)

2.8 À très court terme, les États africains n'ayant pas ces capacités devront s'efforcer d'établir l'Élément critique CE 1 à 5 d'un système national de supervision de la sécurité pour optimiser leur capacité à assurer la mise en œuvre appropriée des SARP de l'OACI. À cet effet, l'Équipe d'appui à la sécurité du RASG-AFI sur les FSO a élaboré une proposition de projet d'établissement d'un mécanisme de mise en réseau et de partage d'expériences des coordonnateurs nationaux de la surveillance continue des États. Mais cela a été reporté dans l'attente de nouvelles consultations entre le Sénégal, État champion, et les Bureaux régionaux.

2.9 Cette proposition de projet doit être renforcée par des activités d'assistance à la mise en œuvre et soumise à l'examen de la 20<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan AFI en décembre 2017.

### **Enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs (AIG)**

2.10 L'initiative en matière de sécurité développée par l'AIG SST est de proposer un iKIT pour l'AIG aux États comme modèles de l'OACI à adopter pour leur système national d'enquêtes sur les accidents de l'aviation dans la mesure où la plupart des États AFI n'ont pas de cadre réglementaire adéquat (Législation, Réglementation et Procédures) pour une mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI et des principes directeurs connexes.

2.11 Elle vise à ce que l'adoption et/ou l'adaptation de l'iKit de l'AIG, facilitées par des séminaires, aboutissent à l'amélioration de la mise en œuvre efficace (EI) de l'AIG dans les États.

L'établissement de ces dispositions basiques devrait donc servir de fondement à tout système d'enquête sur les accidents et les incidents, conforme au niveau de trafic et à l'environnement juridique des États.

2.12 Dans la plupart des États AFI, il est évident que la création d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), doté d'un groupe d'enquêteurs qualifiés serait une solution plus appropriée et une option privilégiée pour la mise en œuvre effective d'un système d'enquête et un d'un mécanisme de prévention. À cet égard, un certain nombre d'initiatives sous régionales pour la création de AFI RAIO ont été lancées dans le cadre du Plan de l'AFI pour faciliter la coopération régionale.

2.13 Cette proposition de projet doit être renforcée par des activités d'assistance à la mise en œuvre et soumise à l'examen de la 20<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan AFI en décembre 2017.

## **Problèmes de sécurité émergents**

### *Sécurité des pistes*

2.14 La mise en œuvre du Projet de sécurité des pistes a depuis enregistré certains progrès avec la réussite de l'établissement d'Équipes chargées de la sécurité des pistes (RST) dans 10 aéroports internationaux de la région AFI. Des efforts similaires ont été entrepris dans l'élaboration de projets appropriés pour les FSO, l'AIG et LOC-I avec la proposition de projet de CFIT toujours en cours d'élaboration.

### *LOC-I*

2.15 Le Kenya, champion désigné pour LOC-I, avec l'appui du Bureau régional ESAF comme Secrétariat et coordonnateur, le Plan AFI-Plan et d'autres parties prenantes ont organisé un symposium sur LOC-I en juin 2015 dans le cadre de RASG-AFI LOC-I. Le Symposium a attiré 88 provenant de 21 États.

2.16 La troisième réunion du RASG-AFI tenue à Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, en décembre 2015, a approuvé un Plan d'action de 5 ans pour LOC-I comme proposé par l'Équipe d'appui à la sécurité chargée de la perte de contrôle en vol (LOC-I). D'autres recommandations visant à améliorer la sécurité des vols ont également été présentées. La réunion a demandé à l'Équipe d'appui à la sécurité chargée de LOC-I de développer ledit Plan d'action quinquennal.

2.17 Un atelier sur la perte de contrôle en vol (LOC-I) et la prévention des pertes de contrôle et les manœuvres de rétablissement (UPRT) a été co-organisé par l'Autorité de l'aviation civile du Kenya et l'Éthiopie en tant qu'État hôte, en collaboration avec le Bureau régional ESAF de l'OACI. L'atelier faisait suite au Symposium sur LOC-I tenu à Nairobi, Kenya, en juin 2015.

2.18 L'atelier devait être une fusion des ateliers sur l'UPRT actuellement organisés par l'OACI et d'autres sujets dans le cadre du RASG-AFI. Le programme incluait des dispositions réglementaires sur l'UPRT, une démonstration pratique sur un dispositif de formation au vol (FSTD), une formation académique FAA UPRT et la présentation du plan d'action quinquennal sur LOC-I du RASG-AFI.

2.19 Le Bureau régional ESAF, le Kenya en tant que Champion et l'Afrique du Sud en tant qu'État hôte organise un séminaire et un cours combinés de haut niveau sur LOC-I et l'UPRT avec l'assistance de la Federal Aviation Administration (FAA). Cette activité est prévue à Johannesburg du 16 au 19 octobre 2017. Cette formation spécialisée est cruciale pour la progression de l'agenda LOC-I en général et la mise en œuvre du Plan quinquennal du RASG-AFI en particulier en permettant une formation des instructeurs et des inspecteurs essentiels.

### ***AIM***

2.20 La gestion de l'information aéronautique (AIM) a été incluse sur la liste des ESI et la transition AIS/AIM fera partie des activités ESI-SST. La Task Force de coordination de l'APIRG/RASG-AFI identifiera les aspects spécifiques de la transition AIS/AIM devant être pris en compte par le RASG-AFI.

2.21 Une proposition de projet de mise en œuvre de l'AIM est en cours de finalisation et sera soumise pour examen de la 20<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan AFI en décembre 2017.

### ***Conclusion***

2.22 Les Équipes d'appui à la sécurité ont réalisé différents niveaux de progrès dans l'assistance aux États en vue de résoudre les SSC, établir des systèmes de supervision de la sécurité, prendre en compte les besoins des enquêtes sur les accidents d'aéronefs et la sécurité des pistes et d'autres problèmes de sécurité émergents.

2.23 Mais ces progrès sont lents et l'implication directe des Équipes et de leurs Champions a été limitée. L'appel à de nouvelles propositions de financement de projets dans le cadre du Plan de l'AFI doit donc être pris comme une occasion de faire progresser le travail des SST.

## **3. MESURES ATTENDUES DE LA RÉUNION**

3.1 La réunion est invitée à :

- a. prendre note de l'état actuel des activités des SST du RASG-AFI;
- b. exhorter les SSC-SST à maintenir et intensifier l'assistance aux États pour leur SSC en collaboration avec les Bureaux régionaux, l'AFI-CIS, les COSCAP/RSOO, etc. et ces États à prendre des mesures proactives afin de résoudre les SSC à Djibouti, en Érythrée et au Malawi et à mettre en place une stratégie efficace d'anticipation de l'émergence de nouvelles SSC ;

- c. demander au Secrétariat du RASG AFI / Plan AFI de coordonner avec les SST et les parties concernées la finalisation et la soumission des nouvelles propositions de projets pour les SSC, les FSO, l'AIG, l'AIM, etc. au Comité de pilotage du Plan de l'AFI pour financement ; et
- d. exhorter les États à faire rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action de 5 ans du RASG-AFI.

- —FIN—