



**PROPOSITION DE MISE A JOUR**

**PLAN DE MISE EN ŒUVRE COMPLÈTE POUR LA SÉCURITÉ DE  
L'AVIATION EN AFRIQUE**

**SEPTEMBRE 2017**

**Intentionnellement  
laissée en blanc**

## Table des matières

1.	RESUME ANALYTIQUE .....	1
2.	HISTORIQUE ET CONTEXTE.....	3
3.	GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME.....	8
4.	ELABORATION ET MISE EN OEUVRE .....	9
5.	BESOINS FINANCIERS ET GESTION .....	15
6.	CHRONOGRAMME ET CALENDRIER DES ACTIVITES.....	15
7.	IMPLICATION DES PARTIES PRENANTES .....	15
8.	FORCES ET FACILITATEURS DE LA SECURITE .....	16
9.	COORDINATION AVEC D'AUTRES PROGRAMMES ET PLANS PERTINENTS ....	16
10.	BESOINS EN RESSOURCES.....	16
11.	SUIVI ET EVALUATION .....	17
12.	BUDGET ET ARRANGEMENTS DE FINANCEMENT .....	17

## 1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1.1 Le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été adopté en septembre 2007 par la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en réponse au taux élevé d'accidents et d'incidents et à la faiblesse globale des capacités de supervision de la sécurité de l'aviation des États de la région AFI. Le programme a été officiellement lancé en 2008 pour une période initiale de quatre ans (2008-2011). Le programme de mise en œuvre complète AFI (ACIP) a été établi au début de 2008 pour mettre en œuvre le Plan.

1.2 Le Plan AFI a été conçu avec trois domaines prioritaires clés, à savoir : la fourniture d'infrastructures et le renforcement des capacités pour un système de supervision de la sécurité durable, l'assistance aux États pour résoudre les carences de supervision de la sécurité identifiées, et le renforcement de la culture de sécurité de l'aviation des fournisseurs de services aériens. Les principales activités entreprises par le Plan AFI ont été les suivantes : la fourniture de la formation en sécurité de l'aviation, la prestation d'assistance par le biais des équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST), la coordination avec d'autres partenaires de mise en œuvre par le biais du Comité de pilotage du Plan AFI et la facilitation de l'établissement d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

1.3 Au cours des années, des progrès importants ont été réalisés en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique à la suite de travaux et d'activités considérables entrepris par l'OACI par le biais du Plan AFI. Néanmoins, de nombreux États continuent de rencontrer des défis pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

1.4 Les activités du programme ont largement été centrées sur l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action spécifiques de l'OACI pour les États et visant à résoudre les carences de supervision de la sécurité en mettant l'accent sur la résolution à temps des problèmes graves de sécurité (PGS). Le programme continue d'enregistrer des succès importants dans la fourniture d'appui aux États pour l'atteinte des cibles régionales de sécurité (Cibles de sécurité d'Abuja) ; l'établissement et le renforcement d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ; et le renforcement des capacités en matière de supervision de la sécurité tant au niveau des États qu'au niveau régional.

1.5 En mars 2013, le Plan AFI a été élargi pour inclure des domaines supplémentaires, notamment les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), les services de navigation aérienne (ANS) et les aérodromes et les aides au sol (AGA), tout en maintenant principalement l'accent sur les domaines traditionnels que sont les licences du personnel (PEL), l'exploitation technique des aéronefs (OPS) et la navigabilité des aéronefs (AIR), et en faisant un effort pour assurer que le plan soit aligné sur la Déclaration et les Cibles de sécurité d'Abuja établies en juillet 2012. La Résolution A38-7 de l'Assemblée a appuyé l'élargissement et la poursuite du Plan AFI jusqu'en 2016 et au-delà.

1.6 Une évaluation du Plan AFI réalisée en 2015 a conclu que le programme est un mécanisme pertinent pour l'amélioration de la capacité de supervision de la sécurité de l'aviation dans la région et a recommandé que le programme se poursuive au-delà de 2016 au moins pour le prochain triennat afin de capitaliser les résultats obtenus jusqu'ici et d'assurer la durabilité. Le rapport de l'évaluation et la recommandation sur le prolongement du Plan AFI pour le prochain triennat ont par la suite été approuvés et entérinés par le Conseil de l'OACI.

1.7 Lors de sa 39<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a examiné la note de travail présentée par le Conseil relative au prolongement du Plan AFI et il a été convenu que, pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation en Afrique, le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) devrait se poursuivre au-delà de 2016, y compris son programme de travail élargi couvrant les domaines des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), des services de navigation aérienne (ANS) et des aérodromes et aides au sol (AGA) .

1.8 La révision du document de programme du Plan AFI fait suite à la recommandation du rapport d'évaluation sur la nécessité de mettre à jour le document du Plan AFI, sous réserve de la poursuite du programme.

1.9 En conséquence, l'objectif principal du présent document est de mettre à jour le document du Plan AFI et ainsi, de maintenir sa pertinence dans la perspective de la poursuite du programme jusqu'en l'an 2020. Le document révisé contient donc les types d'activités qui seront effectuées par le programme pour appuyer la sécurité de l'aviation en Afrique avec des priorités et des cibles fixées au niveau régional. Le document du programme révisé est fondé

sur les résultats d'un examen soigné des progrès réalisés dans la région et de quelques changements de priorités et de l'élargissement du programme pour couvrir les services AIG, ANS et AGA.

## **2. HISTORIQUE ET CONTEXTE**

### **DESCRIPTION DU PLAN**

#### **2.1 Plan régional de mise en œuvre complète pour l'Afrique**

2.1.1 Le Plan régional de mise en œuvre complète pour l'Afrique (Plan AFI) a été entériné par la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI et établi par le Secrétaire général le 1<sup>er</sup> janvier 2008 afin de traiter des carences de sécurité dans la région Afrique-Océan Indien (AFI). Le programme fournit depuis une assistance aux États en mettant l'accent sur l'établissement et la mise en œuvre de systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables ; la résolution des carences de sécurité identifiées ; et la promotion de la culture de sécurité de l'aviation en Afrique.

2.1.2 En tenant compte des domaines prioritaires du Plan AFI et conformément à son programme de travail annuel, de nombreuses activités d'assistance ont été réalisées par les Équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST), posant ainsi les fondations pour l'élaboration de plans d'action de l'OACI pour les États prioritaires identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS), de faibles niveaux de mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité de l'État et/ou de ceux qui figurent sur la liste du Conseil d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) de l'OACI.

2.1.3 Au cours des années, des progrès importants ont été réalisés pour renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique suite au travail considérable entrepris par l'OACI avec le concours du Plan AFI. Le programme continue d'enregistrer d'importants gains sur la voie de l'atteinte des cibles de sécurité d'Abuja, notamment l'amélioration de la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité de l'État, la résolution des problèmes graves de sécurité (PGS), l'établissement et le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité et d'enquêtes sur les accidents (RSOO/RAIO), et le renforcement des capacités par le biais de diverses activités de

formation.

2.1.4 Les activités spécifiques d'assistance envisagées dans le cadre des plans d'action de l'OACI ont été effectuées conjointement par les ROST, le Plan d'inspection coopératif pour l'Afrique et l'Océan Indien (AFI-CIS) de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), les RSOO et des entités plus petites. L'OACI, par le biais du Plan AFI, a joué un rôle capital en coordonnant ces activités afin d'éviter des doubles emplois et un gaspillage des ressources, notamment en établissant des priorités au niveau régional et en faisant coordonner toutes les initiatives régionales liées à la sécurité par le Groupe régional de sécurité de l'aviation de la région AFI (RASG-AFI).

2.1.5 A ce jour, trente-deux États AFI ont accepté les Plans d'action de l'OACI et la mise en œuvre de ces plans a contribué à des améliorations significatives dans la sécurité de l'aviation dans la région. Outre les plans d'action de l'OACI, le Secrétariat du Plan AFI, sous la direction du Comité de pilotage, a élaboré des projets spécifiques qui doivent être financés par le Plan AFI dans le but d'accélérer la réalisation des objectifs et des cibles du Plan.

2.1.6 Le Plan AFI fournit à ce jour le soutien nécessaire aux États grâce à l'établissement et au renforcement des RSOO et des RAIO dans toute l'Afrique. En outre, le programme a appuyé la création de l'Association des organisations de formation aéronautique africaines (AATO) ayant pour objectif d'assurer l'harmonisation et la normalisation de la formation aéronautique en Afrique.

2.1.7 Pour renforcer davantage les capacités techniques des États par l'accroissement du personnel technique qualifié, le Plan AFI a organisé de nombreuses activités de formation, notamment des séminaires et des ateliers dans divers domaines liés à la sécurité. Plus de 2.200 membres du personnel provenant de nombreux États africains ont bénéficié de ces activités organisées de 2008 à ce jour. La 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée tenue en 2010 a souligné qu'il était nécessaire que les États membres prennent leurs responsabilités en matière de formation aéronautique, demandant ainsi un changement du rôle que joue l'OACI, en cessant d'être un fournisseur de services de formation pour devenir un facilitateur de la formation. En conséquence, le Plan AFI a depuis lors facilité et coordonné avec les États et

les centres de formation la planification et l'organisation de formations à la sécurité de l'aviation dispensées dans des centres de formation sélectionnés et approuvés par l'OACI en Afrique.

2.1.8 Pour les représentants des parties prenantes externes qui sont membres du Comité de pilotage du Plan AFI ou qui se font représenter à ses réunions, le Plan AFI offre une plateforme de coordination pour leurs programmes, projets et initiatives, en même temps que ceux de l'OACI. En outre, les initiatives de sécurité et les cibles opérationnelles annuelles du RASG-AFI et de l'APIRG sont également alignées sur les cibles du Plan AFI.

2.1.9 En général, la conception et la révision ultérieure du Plan AFI étaient fondées sur des résultats crédibles et solides comme le montrent les progrès croissants de l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique, tout en tenant compte de la politique et des changements environnementaux intervenus depuis sa mise en place.

## **2.2 Éléments pris en considération dans l'actualisation du document du Plan AFI**

2.2.1 Bien que des progrès importants en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique aient été réalisés grâce au travail considérable et aux actions entreprises par le biais du Plan AFI et des partenaires de l'aviation, il est largement reconnu et convenu que des efforts, des ressources et du temps supplémentaires sont nécessaires non seulement pour atteindre les cibles de sécurité de haut niveau (Cibles de sécurité d'Abuja), et résoudre les PGS restants ainsi que d'autres carences de sécurité dans la région, mais aussi pour maintenir cet élan et assurer ainsi la durabilité. La cible fixée par tous les États africains, qui est d'atteindre 60 % d'EI des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité a été adoptée comme une mesure mondiale et constitue la base de l'objectif à court terme du GASP. La réalisation des cibles de sécurité d'Abuja est d'une importance capitale pour atteindre les objectifs du GASP au niveau régional AFI. En conséquence, il est nécessaire de continuer à fournir une assistance aux États par le biais du Plan AFI en collaboration avec les partenaires de la sécurité de l'aviation, en particulier pour s'assurer que toutes les activités liées à la sécurité de l'aviation, notamment l'AIG, l'ANS, et l'AGA, sont incluses dans le programme et réalisés de manière efficace et à temps.



2.2.2 A cette fin, les domaines prioritaires initialement identifiés du plan AFI, y compris la fourniture de l'assistance aux États, tout en mettant l'accent sur l'établissement et la mise en œuvre de systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables, la résolution des carences de supervision de la sécurité identifiées et la promotion de la culture de la sécurité de l'aviation en Afrique, sont toujours pertinents.

2.2.3 La révision du document de programme tient également compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan ainsi que des changements de politique et des changements opérationnels, telles que l'introduction de la politique de l'OACI et l'intégration des activités du Plan AFI dans le programme de travail des bureaux régionaux de l'OACI, etc. Il est également prévu d'introduire des cibles spécifiques et mesurables avec des jalons qui incorporent les cibles de sécurité d'Abuja (AST) ainsi qu'un calendrier de suivi et de compte rendu et d'imputabilité dans le cadre du Plan AFI.

## **2.3 Objectifs du Plan**

2.3.1 Les trois objectifs principaux/clés du Plan sont :

- Permettre aux États d'établir et de maintenir des systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables ;
- Aider les États à résoudre les carences de la supervision de la sécurité identifiées dans un délai raisonnable ;
- Promouvoir la culture de la sécurité de l'aviation et l'échange d'informations entre les régulateurs et les fournisseurs de services africains par une mise en œuvre graduelle et effective du Programme national de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

2.3.2 Objectifs spécifiques

- Renforcer les autorités de l'aviation civile pour ce qui est de leurs capacités ;
- Accroître la conformité aux SARP de l'OACI et aux meilleures pratiques de l'industrie ;
- Accroître le nombre de personnels qualifiés aux niveaux de l'industrie et de la supervision ;
- Améliorer la qualité des inspecteurs et d'autres personnels de l'aviation civile par la

formation ;

- Assurer la réalisation d'enquêtes impartiales et irréfutables et rendre compte des accidents et incidents graves ;
- Promouvoir la coopération régionale ;
- Renforcer les capacités des systèmes régionaux et sous régionaux de supervision de la sécurité ;
- Promouvoir et aider les États dans la mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS)
- Assurer la mise en œuvre effective des systèmes de gestion de la sécurité des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des compagnies aériennes et des parties prenantes connexes ;
- Améliorer l'assistance aux États les moins développés en matière de supervision de la sécurité ;
- Diffuser et partager les connaissances au niveau des États ciblés et dans la région.

### 2.3.3 Objectifs à long terme

- Accroître la crédibilité des États et des organisations régionales en attirant des investisseurs et des clients pour l'industrie ;
- Accroître la pertinence du processus d'élaboration et de mise en œuvre des SARP mondiales pour la région, ainsi que la participation des États dans le processus d'élaboration des SARP ;
- Accroître la transparence dans l'activité de supervision de la sécurité de l'aviation de la région ;
- Permettre une résolution plus rapide des problèmes et une priorisation des actions au niveau régional ;
- Offrir une approche structurée et coordonnée pour la participation active de toutes les parties prenantes dans l'effort de renforcement de la sécurité de l'aviation dans la région Afrique-Océan Indien, en permettant que les efforts soient faits non seulement par les États mais aussi par toutes les parties prenantes du système de transport aérien ;
- Établir la coordination et la coopération dans les activités de formation entreprises dans la région AFI.

## **2.4 Lien entre le Plan AFI et les objectifs stratégiques de l'OACI**

2.4.1 Les objectifs du Plan sont étroitement liés aux deux Objectifs stratégiques de l'OACI suivants : A - Sécurité – Améliorer la sécurité de l'aviation civile dans le monde et B - Augmenter la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile.

## **2.5 Résultats escomptés du Plan**

2.5.1 Les résultats du Plan seront mesurés dans la mesure du possible, par rapport aux indicateurs/métriques de performance contenus dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et les Cibles de sécurité d'Abuja (AST) ainsi qu'aux autres métriques découlant des normes de l'OACI. Celles-ci comprennent :

- une amélioration du bilan de sécurité de l'aviation pour l'ensemble de la région AFI ;
- une coordination des actions de toutes les parties prenantes qui fournissent une assistance aux États de la région AFI ; et
- la fourniture d'un système aérien efficace et plus sûr pour le grand public de la région AFI.

### **Le Plan conduira également :**

- au renforcement des bureaux régionaux de l'OACI afin qu'ils puissent relever les défis de mise en œuvre du Plan - et qu'ils soient tenus comptables de leurs actions ;
- à l'amélioration de la coordination et de la collaboration avec l'industrie ;
- à une approche structurée de la gestion du programme pour les activités entreprises par l'OACI et d'autres intervenants de la région AFI.

## **3. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME**

### **3.1.1 Gestion du Plan**

Dans le cadre du Plan, toutes les mesures prises dans la région AFI bénéficieront d'une approche de gestion de programme disciplinée et sur une base mesurable. Bien que l'OACI ne puisse pas être directement responsable de la mise en œuvre

de toutes les activités dans la région, il a été prouvée que le Plan AFI joue un rôle crucial, car il sert de plate-forme de coordination pour toutes les activités similaires exécutées par différents partenaires. Le personnel du bureau régional chargé de coordonner le programme devra donc être très bien formé dans les disciplines de gestion des programmes, et les activités doivent être alignées sur les activités de la planification mondiale du siège de l'OACI et être guidées par elles.

3.1.2 Le Plan sera géré sous la supervision du Directeur régional le plus ancien qui continuera de faire rapport à un Comité de pilotage (CP). Le CP continuera de suivre le programme de travail déjà établi. Le CP suivra l'avancement des activités entreprises dans le cadre du Plan ; le nombre de membres du Comité peut être augmenté pour assurer la représentation de toutes les parties prenantes et de toutes les parties intéressées.

#### **4. ELABORATION ET MISE EN OEUVRE**

4.1 Le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique a été élaboré suivant les étapes indiquées dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et comprend : l'identification des parties prenantes clés, la détermination des facilitateurs et des forces de la sécurité, l'identification des risques, la réalisation d'une analyse des écarts et l'élaboration de mesures recommandées comme étant prioritaires.

4.2 Le document du programme a été mis à jour dans le cadre du document du Plan AFI initial avec des objectifs, des résultats, des activités et des métriques clairement définis. Ce processus comprendra également le suivi et l'évaluation continus.

4.3 Le tableau ci-après présente la gestion et la mise en œuvre du Plan pour ce qui est de ses objectifs, résultats et activités immédiats. A cette étape, les mesures de performance (métriques) et les niveaux de performance (cibles) escomptés ont été élaborés pour suivre l'avancement du programme ainsi que les progrès opérationnels. Ceux-ci sont présentés dans le tableau

## MESURES ET CIBLES DE PERFORMANCE DES ACTIVITÉS DU PROGRAMME DU PLAN AFI 2017-2020

			CIBLE			
OBJECTIFS CLES	INITIATIVE	MESURE	2017	2018	2019	2020
Permettre aux États d'établir et de maintenir des systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aider tous les États à établir les fondamentaux du système de supervision de la sécurité (FSO) (CE1-CE5)</b></li> <li>• <b>Encourager au moins la moitié des États africains à déléguer certaines des fonctions de supervision aux RSOO</b></li> <li>• <b>Appuyer l'intégration et l'élargissement des RSOO/RAIO pour un fonctionnement efficace et</b></li> </ul>	% d'États AFI appuyés qui n'ont pas de FSO	20%	50 %	70 %	100 %
		Nombre d'États ayant délégué au moins une fonction aux RSOO/RAIO	5	10	20	27
		Coordonner une réunion mondiale et régionale de RSOO et appliquer ses résultats	Réunion tenue et stratégie énoncée	25 % des résultats de la réunion appliqués	60 % des résultats de la réunion appliqués	90 % des résultats de la réunion appliqués

Aider les États à résoudre les carences identifiées dans un délai raisonnable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Assister les États dans l'amélioration de l'EI</b></li> <li>• <b>Aider les États dans la résolution de la (des) PGS</b></li> <li>• <b>Assister les États dans la certification de tous les aéroports internationaux</b></li> </ul>	% d'États avec une EI supérieure à 60%	70%	75%	85%	95%
		Nombre d'États ayant un (des) PGS	Zéro	Zéro	Zéro	Zéro
		% d'aéroports internationaux certifiés	50% (Chaque État a certifié au moins un aéroport international )	70%	80%	95%

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assister les États dans l'établissement d'un mécanisme visant à assurer des enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents d'aviation graves</li> </ul>	% d'États dotés d'un organisme indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	70%	80%	90%	100%
	Assister tous les États qui sont au-dessus de 60% à commencer à mettre en œuvre un SSP	% d'États ayant mis en œuvre un SSP	70%	75%	85%	95%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assister les États dans l'établissement de l'organisation de SAR efficaces</li> </ul>	Nombre d'États assistés	30		48	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assister les États dans la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI</li> </ul>	% d'États respectant les délais	50%	70%	80%	100%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser des cours de formation destinés aux inspecteurs de la sécurité</li> </ul>		1	1	1	1
	1. Cours destinés aux inspecteurs de la navigabilité	Nbre. de Cours	1	1	1	1
	2. Cours destinés aux inspecteurs d'exploitation	Nbre. de Cours	1	1	1	1
	3. Cours destinés aux inspecteurs des licences du personnel	Nbre. de Cours	1	1	1	1
	4. Cours destinés aux inspecteurs des services de navigation aérienne	Nbre. de Cours	1	1	1	1
	5. Certification des aérodromes	Nbre. de Cours	1	1	1	1





Promouvoir la culture de la sécurité de l'aviation et l'échange d'informations entre les régulateurs et les fournisseurs de services africains	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les fournisseurs de services aéronautiques doivent développer et mettre en œuvre leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS) respectifs</b></li> </ul>						
		1. Compagnies aériennes internationales	% de compagnies aériennes internationales certifiées IOSA	70%	80%	90%	100%
		2. Aéroports internationaux	% d'aéroports dotés de SGS		80%	90%	100%
		3. Navigation aérienne	% de fournisseurs de services de navigation aérienne	Projet d'assistance approuvé Projet d'assistance approuvé	80%	90%	100%
		• Aider à établir un mécanisme d'évaluation par les pairs et à réaliser un exercice d'évaluation d'ANS	Nbre . de rapports sur des résultats de l'évaluation par les pairs publiés	1	1	1	1
		• Organiser au moins une conférence annuelle sur la sécurité de l'aviation dans la région	Nbre de Conférences sur la sécurité	1	1	1	1

## **5. BESOINS FINANCIERS ET GESTION**

5.1. Les besoins financiers et les contributions volontaires associés au Plan seront gérés à partir du siège. La responsabilité de la gestion globale du Plan incombera au Secrétaire du Plan AFI sous la direction du Comité de pilotage. La coordination générale du Plan AFI avec les diverses parties prenantes sera effectuée par le Coordonnateur du programme en étroite coordination avec les bureaux régionaux et le siège de l'OACI.

## **6. CHRONOGRAMME ET CALENDRIER DES ACTIVITES**

6.1. Le prolongement du Plan AFI s'étalera sur quatre ans, jusqu'en l'an 2020. Sur la base de l'évaluation des progrès réalisés au cours des trois années, le Conseil prendra une décision sur les phases et les activités ultérieures du Plan.

## **7. IMPLICATION DES PARTIES PRENANTES**

7.1 Les parties prenantes du secteur de l'aviation civile sont : les États, l'OACI, les compagnies aériennes/exploitants d'aéronefs, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les constructeurs d'aéronefs et d'équipements, les organisations de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organisations internationales et les représentants de l'industrie.

7.2 Les partenaires de l'OACI travailleront pour atteindre les objectifs du Plan et seront consultés à chaque étape de sa mise en œuvre, car la plupart d'entre eux sont représentés au Comité de pilotage. Le coordonnateur du programme devrait travailler en étroite collaboration pour coordonner les diverses initiatives parallèles des partenaires et des parties prenantes afin d'éviter des doubles emplois et d'améliorer l'efficacité dans la mise en œuvre du programme.

## **8. FORCES ET FACILITATEURS DE LA SECURITE**

8.1 L'OACI a le large mandat, l'expérience et la capacité pour réaliser la croissance et la stabilité à long terme dans la région. Parmi les autres forces sous-jacentes à la mise en œuvre effective du Plan, on peut citer celles qui ont déjà été suggérées dans la Feuille de route pour la sécurité mondiale. A cet égard, les bureaux régionaux de l'OACI en Afrique devront continuer de jouer un rôle de premier plan comme facilitateurs du Plan. Les bureaux régionaux ont un contact direct avec les États de leurs zones d'accréditation respectives et peuvent par conséquent contribuer à apporter l'assistance aux États. Pour traiter des activités au niveau des utilisateurs, l'IATA et les fournisseurs de services de navigation aérienne joueront un rôle important. Parmi les autres facilitateurs, on peut citer : la Banque mondiale, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Initiative de partenariat pour la sécurité de l'IATA, la FAA, l'Initiative Safe skies for Africa des États Unis, l'ACI, diverses initiatives de l'UE mises en œuvre à travers l'EASA et les communautés économiques régionales, etc.

## **9. COORDINATION AVEC D'AUTRES PROGRAMMES ET PLANS PERTINENTS**

9.1 Comme il a déjà été indiqué plus haut, il y a de nombreux autres programmes et plans qui sont mis en œuvre dans la région AFI. Pour éviter des doubles emplois, toutes les initiatives aéronautiques dans la région seront coordonnées dans le cadre du Plan AFI. La coordination s'effectuera à divers niveaux et inclura les bureaux régionaux, le siège de l'OACI et le Comité de pilotage du Plan AFI.

## **10. BESOINS EN RESSOURCES**

10.1 L'exécution du Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique entre dans le mandat général des bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi. Étant donné qu'il est clair que ces bureaux n'ont pas les ressources nécessaires pour appuyer efficacement le Plan, il sera nécessaire de compléter les ressources déjà fournies dans cadre du Programme ordinaire. On prévoit donc que ces ressources proviendront du Secrétariat de l'OACI et des contributions volontaires.

## 11. SUIVI ET ÉVALUATION

11.1 Le Comité de pilotage continuera de suivre et d'évaluer la mise en œuvre du Plan et rendra compte au Conseil des résultats obtenus.

<b>Résultat</b>	<b>Personne responsable</b>	<b>Personne ou groupe à qui rendre compte</b>	<b>Date de soumission du rapport</b>
Activités et rapports du programme du Plan AFI	RD	Comité de pilotage ANC et Conseil	Tous les six mois
Rapports du programme Conseil & ANC Audit des rapports	RD	Président du Comité de pilotage	Tous les six mois
Rapport à 40 <sup>e</sup> session De l'Assemblée de l'OACI	RD/ANB	Assemblée	3 années (2019)
Rapport aux DGAC	RD	DGAC	Annuellement
Rapport à APIRG et au RASG	RD	RASG et APIRG	Tous les 18 mois

## 12. BUDGET ET ARRANGEMENTS DE FINANCEMENT

12.1. Le Plan sera financé par le budget triennal 2017-2019 et les contributions volontaires générées au cours des années précédentes et ultérieures.

## APPENDICE A

### ACTEURS/PARTENAIRES CLÉS

Les acteurs clés suivants resteront d'une importance capitale dans la mise en œuvre du programme.

#### Autorités/ organisations internationales gouvernementales

- Autorités de l'aviation / agences de sécurité (FAA des États Unis, DGAC française, CAA néerlandaise, etc.)
- Banque Mondiale
- Banque Africaine de développement
- Union Européenne

#### Autorités / Organisations / Groupes régionaux gouvernementaux

- Union Africaine (UA)
- CEDEAO – Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- SADC – Communauté de développement de l'Afrique australe
- UEMOA – Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
- UNECA – Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

#### Organisations régionales de sécurité

- AAMAC—Autorités africaines et malgache de l'aviation civile
- CAFAC – Commission africaine de l'aviation civile (la CAFAC est la commission de l'aviation civile de l'Union Africaine)
- AFRASCO – Conseil de sécurité des compagnies aériennes africaines
- ASET – Équipe de renforcement de la sécurité pour l'Afrique et l'Océan Indien
- ASECNA – Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et

Madaga  
scar

- BAGASOO – Organisation de supervision de la sécurité de l’aviation du Groupe de l’Accord de Banjul
- FSF – Flight Safety Foundation

Organisations de l’industrie

- IATA – Association du transport aérien international
  - IFALPA – Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
  - Constructeurs d’aéronefs: Airbus, Boeing, ATR, etc.
  - AFRAA – Association des compagnies aériennes africaines
  - ACI-Afrique – Conseil international des aéroports – Afrique
  - CANSO – Organisation des services de navigation aérienne civile
  - ISSG – Groupe pour la stratégie de la sécurité de l’industrie
-