



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Sixième Réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région AFI (RASG-AFI / 6)

(Virtuelle, 27 et 30 novembre 2020)

Point 2 de l'ordre du jour: Rapport sur les activités du RASG-AFI.

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>Ce document présente l'état de mise en œuvre des activités du RASG-AFI, y compris les projets soutenus par le Plan AFI, le Fonds pour la sécurité aérienne (SAFE), les partenaires de l'aviation et les États. Ces projets couvrent les points suivants: les Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO); les Préoccupations significatives de sécurité (SSC); la Perte de contrôle en vol (LOC-I) au titre des Nouvelles questions de sécurité (ESI); les Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG). Il présente également l'état de mise en œuvre de certaines activités essentielles du Groupe telles que la mise en œuvre du Programme National de Sécurité (SSP); et la Certification des aéroports.</p> <p>Les mesures à prendre par la réunion figurent au paragraphe 3.</p>
<p>REFERENCE(S) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Document du Plan AFI; - Rapport de la 23^{ème} Réunion du Comité directeur du Plan AFI; - Rapport de la réunion du RASC/5.
<p>Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : Sécurité</p>

1. INTRODUCTION:

1.1 Le RASG-AFI a mis en place quatre Equipes de sécurité de soutien (SST), qui sont ses Organes subsidiaires (Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO); Préoccupations significatives de sécurité (SSC); Nouvelles questions de sécurité (ESI); Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)) ; leur raison d'être et objectif sont de répondre aux défis immédiats en matière de sécurité auxquels la région RASG-AFI est confrontée en facilitant et en fournissant un appui au développement, à la priorisation et à la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité.

2. DISCUSSION:

2.1 Projet « Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) » (États champions : Sénégal et Ouganda).

2.1.1 Le projet « Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) » dans le cadre du RASG-AFI vise à aider les États bénéficiaires ayant un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de supervision à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité, en mettant

particulièrement l'accent sur la mise en œuvre des EC1 à EC5 du système national de supervision de la sécurité.

2.1.2 La SST-FSO, avec le Sénégal et l'Ouganda en tant que champions, continue d'aider les États dans leurs efforts pour accroître leurs EI et prévenir l'émergence de SSC. Les stratégies de mise en œuvre comprennent les activités d'assistance menées par les Bureaux régionaux dans le cadre du projet FSO du Plan AFI, le Système coopératif d'inspection AFI-CIS de la CAFAC et l'assistance fournie par les COSCAP et les RSOO.

2.1.3 Au 30 octobre 2020, des missions d'assistance FSO ont été menées au Burundi, en République centrafricaine, aux Comores, à Djibouti, en Érythrée, en Eswatini, en Guinée, au Lesotho, au Libéria, au Malawi, à Sao Tomé-et-Principe et aux Seychelles, . Certaines de ces activités d'assistance ont été coordonnées et menées avec la participation d'experts compétents des États dotés de solides systèmes de supervision et de RSOO. Avec les restrictions de voyage imposées dans le monde entier en raison de la pandémie de la COVID-19, l'assistance aux États continue d'être fournie par des moyens virtuels.

2.1.4 La note moyenne actuelle EI de l'USOAP pour les États aidés dans le cadre du projet FSO du Plan AFI est de 23,88%, contre 20,47% en 2018. Cependant, davantage d'efforts et de ressources sont encore nécessaires pour aider les États, en particulier ceux qui n'ont jamais été audités et ceux dont l'EI est inférieur à 40%, à mettre en place et à maintenir des systèmes de supervision de la sécurité solides et durables. Par conséquent, un financement accru et soutenu, notamment de la part de l'OACI, par le biais du Plan AFI et du fond SAFE, et des partenaires au développement est essentiel pour maintenir voire accroître la dynamique des progrès en cours.

2.2 Projet « Préoccupations significatives de sécurité (SSC) » (États champions : Ghana et Afrique du Sud).

2.2.1 Au 30 octobre 2020, une seule préoccupation significative de sécurité n'est pas encore résolue dans un État de la région RASG-AFI (l'Érythrée). Cette SSC a été identifiée en 2010 dans le domaine de l'exploitation des aéronefs liée à la certification des exploitants aériens.

2.2.2 En mars 2020, l'OACI a confirmé l'existence d'une SSC en Côte d'Ivoire dans le domaine des services de navigation aérienne concernant les validations au sol et en vol des procédures de vol aux instruments publiées. Cette SSC a été identifiée lors d'un audit CMA de l'USOAP réalisé dans l'État en décembre 2019. Le 29 juin 2020, l'OACI a déterminé que les mesures correctives prises par la Côte d'Ivoire avaient résolu le risque immédiat associé à la constatation du SSC.

2.2.3 La SST-SSC, avec le Ghana, l'Afrique du Sud et la CAFAC en tant que champions, a réalisé des progrès importants et continue d'aider les États dans leurs efforts pour résoudre les SSC existantes ainsi que prévenir l'émergence de nouvelles SSC. Depuis la création de la SSC-SST en 2013 à ce jour, 19 SSC ont été résolues dans 12 États.

2.2.4 À l'avenir, les parties prenantes, y compris les partenaires au développement, devraient intensifier le financement de la SST-SSC afin de maintenir ou d'accroître la mise en œuvre des initiatives nécessaires au renforcement de la sécurité. En outre, la réunion devrait inciter la SST-SSC à dresser le profil de tous les États afin d'identifier ceux qui ont des SSC latents ou potentiels et leur fournir une assistance adaptée pour résoudre ou atténuer les risques de sécurité associés.

2.3 Projet « Nouvelles questions de sécurité (ESI) » (État champion : Kenya).

2.3.1 Dans le cadre de la SST-ESI, les deux bureaux régionaux de l'OACI (WACAF et ESAF) et le Kenya (en tant qu'État champion du RASG-AFI pour l'ESI) ont entrepris un certain nombre d'activités

liées aux Perte de contrôle en vol (LOC-I). Il s'agit notamment de Symposiums et/ou d'Ateliers sur les Pertes de contrôle en vol (LOC-I) et la Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) organisés chaque année depuis 2015 conformément au plan quinquennal de mise en œuvre des LOC-I du RASG-AFI.

2.3.2 Dans le contexte de la pandémie de la COVID-19 et des défis connexes tels que la non-disponibilité des simulateurs et la réduction des budgets de formation, le risque de dégradation des compétences et des connaissances des pilotes en ce qui concerne les compétences liées à l'UPRT est d'autant plus évident.

2.4 Projet « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) » (États champions : Éthiopie et Cabo Verde)

2.4.1 La SST-AIG vise à aider les États à créer des entités indépendantes pour conduire des enquêtes sur les accidents tant aux niveaux national que régional. Ce projet AIG vise à fournir aux États des orientations sur les dispositions réglementaires et les outils permettant d'assurer l'harmonisation dans le domaine de l'AIG.

2.4.2 Dans le cadre du projet AIG, deux ateliers ont été organisés en août et septembre 2018, au Nigéria et en Éthiopie respectivement. Un troisième atelier a été organisé en novembre 2019 au Bénin. Les ateliers ont fourni aux participants des orientations sur l'élaboration et la mise en œuvre de cadres législatifs harmonisés, de réglementations et de procédures associées nécessaires à la mise en place d'un système national d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

2.4.3 A l'avenir, les États seront aidés dans le renforcement de leur capacité d'AIG en mettant en place un programme de collaboration dans le cadre duquel les États, avec le soutien des RSOO/RAIO et des Bureaux régionaux de l'OACI, entreprendront l'élaboration de modèles de règlements harmonisés et de manuels de procédures d'enquête. Cela comprendra également le développement des processus et outils nécessaires pour permettre ou faciliter la délégation par les États des tâches d'enquête sur les accidents de l'aviation civile, ou la création ou l'adhésion à une Organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO).

2.5 Projet « programme national de sécurité (SSP) »

2.5.1 Le projet de mise en œuvre du SSP a été initialement élaboré dans le cadre du Plan AFI pour soutenir la mise en place d'un système solide de supervision de la sécurité dans vingt-quatre (24) États ; leur admissibilité était fondée sur l'atteinte de l'objectif régional de 60% d'EI. Ces États ont été encouragés à promouvoir davantage la sécurité aérienne en adoptant des principes de gestion de la sécurité en vue de faire face de manière proactive aux risques de sécurité émergents en utilisant des approches cohérentes et fondées sur des données pour mettre en œuvre un système de supervision de la sécurité plus intelligent, à niveau et basée sur les risques.

2.5.2 Dans le cadre du projet, les États éligibles reçoivent une formation à la gestion de la sécurité pour leur personnel chargé de la réglementation et de la prestation de services impliqué dans la mise en œuvre du SSP et du SMS, respectivement, afin de mieux comprendre les processus de gestion de la sécurité opérationnelle à l'aide d'exemples pratiques. Le projet a été lancé en février 2017 pour une durée de 24 mois avec les États éligibles suivants: Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gambie, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Mauritanie, Maurice, Afrique du Sud, Maroc, Namibie, Niger, Nigéria, Sénégal, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda et Zimbabwe. Depuis la 20^{ème} réunion du Comité directeur du Plan AFI (Plan AFI SC) et à mesure que de plus en plus d'États AFI atteignent l'objectif de 60% d'EI, le Document de projet du SSP a été révisé pour intégrer de nouveaux États éligibles, notamment le Bénin, le Congo, le Gabon, le Mozambique et le Rwanda.

2.5.3 L'approche de mise en œuvre du projet a été révisée pour prendre en compte la mise en œuvre du SSP sur la base d'une mise en œuvre satisfaisante des Questions de protocole de base (PQ) du SSP. Les États bénéficient d'une assistance pour l'examen de l'acceptabilité et de la mise en œuvre du Plan d'action corrective (CAP) de l'USOAP concernant les PQ de base du SSP ainsi que pour l'examen des résultats des États concernant les Questions d'analyse des écarts relatives au SSP. En outre, les États sont sensibilisés aux évaluations de la mise en œuvre du SSP (SSPIA) dans le cadre de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audit de l'OACI de la supervision de la sécurité (USOAP CMA) et des PQ modifiées associées liées au SSP. Avec la pandémie de la COVID-19 actuelle, des conseils et une assistance à distance continuent d'être fournis aux États dans le suivi de leurs performances sur le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA (République démocratique du Congo, Sierra Leone, Guinée, etc.).

2.5.4 À ce jour, des progrès modérés ont été réalisés par les États en ce concerne la mise en œuvre des dispositions relatives à la gestion de la sécurité comme prévu dans le cadre du projet : 91% des États ont commencé l'analyse des lacunes du SSP (niveau 1) ; 73% des États ont achevé une analyse des écarts du SSP (niveau 2) ; 46% des États ont défini un plan de mise en œuvre du SSP (niveau 3) ; et un seul État (le Rwanda) a pleinement mis en œuvre le SSP (niveau 4).

2.5.5 A l'avenir, il sera nécessaire: (1) d'intensifier l'assistance technique aux États en mettant un accent particulier sur l'aide à apporter aux États pour élaborer et mettre en œuvre des plans de mise en œuvre du SSP et pour effectuer une auto-évaluation des Questions de protocole de base du SSP et, le cas échéant, élaborer et mettre en œuvre les plans d'actions correctives (CAP) correspondants ; et (2) coopter progressivement dans le projet SSP d'autres États au fur et à mesure qu'ils atteignent le seuil de 60% d'EI.

2.6 Projet de certification des aéroports

2.6.1 Les Bureaux régionaux et les États continuent de poursuivre la mise en œuvre du Projet de certification des aéroports. À ce jour, 12 aéroports internationaux (Abidjan, Abuja, Bamako, Dakar, Kigali, Lagos, Libreville, Lusaka, Maputo, Manzini, Niamey et Windhoek) dans 11 États bénéficiaires ont été certifiés. Cette réalisation a fait passer le pourcentage d'aéroports certifiés en Afrique de 22,05% en 2016 à 29,55% en novembre 2020.

2.6.2 Les défis rencontrés dans la mise en œuvre du projet sont toujours liés à l'engagement relatif aux AAC/aéroports et à la résolution des carences constatées dans les aéroports, ainsi qu'à la disponibilité de personnel technique formé tant au niveau des AAC que des exploitants d'aéroports.

2.6.3 Conformément au Document de projet, des réunions et des ateliers continuent d'être organisés pour les États bénéficiaires restants et les nouveaux États bénéficiaires. Les Bureaux régionaux de l'OACI assurent actuellement le suivi de la mise en œuvre des Plans d'action des neuf (9) États restants, et continuent d'appeler ces États à s'engager davantage dans la mise en œuvre intégrale du Projet. Certains États comme le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo et les Seychelles, qui avaient pris du retard dans la mise en œuvre de leur plan d'action, ont récemment montré des progrès et devaient achever le processus de certification d'ici la fin de 2020 ou au début de 2021.

3. MESURES À PRENDRE PAR LA RÉUNION:

3.1. La réunion appelle :

- a) toutes les parties prenantes et les partenaires au développement, à intensifier le financement des SST (par le biais du Plan AFI, du fond SAFE, etc.) pour soutenir ou accroître la mise en œuvre des initiatives nécessaires au renforcement de la sécurité ;

- b) à une intervention de haut niveau de l'OACI et un engagement accru de ressources et des parties prenantes dans la résolution de la SSC en Érythrée ;
- c) à un engagement accru des États et des Aéroports dans la mise en œuvre des plans d'action en matière de certification des aéroports ;
- d) tous les États membres du RASG-AFI à lancer leur Analyse des écarts de SSP afin d'élaborer un plan de mise en œuvre du SSP.

- FIN -