



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ CIBLES ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE RÉVISÉS D'ABUJA

[Note présentée par 54 États contractants², membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail décrit l'approche et les stratégies de mise en œuvre et de suivi des objectifs de sécurité continentaux de l'Afrique, connus sous le nom d'objectifs de sécurité d'Abuja (AST) et d'indicateurs de performance ANS révisés. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a mis au point un mécanisme de mise en œuvre et de suivi des objectifs de sécurité d'Abuja (AST) par les États membres africains. Le mécanisme a recommandé aux États membres africains des stratégies comprenant la collecte, le partage et le retour d'information sur la sécurité pour encourager la mise en œuvre et identifier les lacunes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note du concept de mécanisme de surveillance proposé pour la mise en œuvre des AST ;
- à prendre note des défis auxquels les États membres africains sont confrontés dans la mise en œuvre des objectifs continentaux en matière de sécurité et de navigation aérienne ;
- à demander instamment à l'OACI de partager avec la CAFAC d'autres rapports pertinents sur les données de sécurité ;
- à demander à l'OACI d'aider la CAFAC à obtenir des informations sur la conformité à partir du cadre en ligne (OLF) de l'OACI et d'autres sources de données pertinentes du tableau de bord.

Références :	Doc 10004, <i>Plan mondial pour la sécurité aérienne</i> (GASP) Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (GANP) Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique Révision des objectifs de sécurité d'Abuja intégrant les indicateurs de performance AFI ANS Mécanisme de la CAFAC pour le suivi de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja révisés – 2018
---------------------	--

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Les États africains, avec l'aide de La CAFAC et de l'OACI, mettent en œuvre les objectifs révisés d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne. Les AST consistent en 16 objectifs de sécurité de haut niveau établis pour aider les États membres de La CAFAC à atteindre l'objectif ultime de zéro accident d'aviation en Afrique. Conformément au *Plan mondial pour la sécurité aérienne* (GASP, Doc 10004) et au *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) de l'OACI, chaque objectif est assorti d'un objectif de sécurité et d'un calendrier que les États membres sont tenus de respecter.

1.2 La CAFAC est l'organisme de surveillance désigné qui a la responsabilité déléguée d'élaborer un mécanisme pour promouvoir la mise en œuvre et déterminer le niveau de conformité des AST révisées par les États membres et déterminer l'assistance technique requise pour aider les États membres à se conformer à 100 pour cent. Pour ce faire, il faut :

- a) l'alignement de chaque objectif sur les interventions/ressources régionales afin d'aider les États à s'y conformer ;
- b) déterminer les activités de performance au niveau de l'État pour aider les États à atteindre chaque objectif ;
- c) cerner les lacunes dans la mise en œuvre et déterminer l'aide requise ;
- d) déterminer une mesure facile à utiliser des progrès pour chaque État et des performances combinées pour tous les États ;
- e) des rapports périodiques à toutes les parties prenantes sur l'état d'avancement de la mise en œuvre.

1.3 Les premières évaluations de la mise en œuvre ont montré que le principal problème était l'absence d'un mécanisme efficace pour promouvoir la mise en œuvre et la mesure de la situation. Afin de relever ce défi, la CAFAC a mis au point un mécanisme d'aide à la mise en œuvre et de suivi de la situation pour tous les États membres.

2. DISCUSSION

2.1 Le mécanisme a adopté l'approche GASP de l'OACI pour faire en sorte que les initiatives en matière de sécurité aux niveaux continental et national produisent les avantages escomptés grâce à la mise en œuvre d'outils clés de sécurité. Il s'agit notamment de la normalisation de la formation et de l'équipement opérationnel, de l'affectation adéquate des ressources, de la collaboration et de l'échange d'information sur la sécurité. Les États membres de La CAFAC sont tenus de mettre en place des systèmes informatiques normalisés qui recueillent, rassemblent et transmettent en permanence des données pertinentes sur la sécurité à toutes les parties prenantes concernées. Il comprend également une méthode permettant de déterminer les lacunes dans la mise en œuvre et l'assistance technique correspondante pour les États dont les capacités sont limitées. L'assistance technique comprend l'AFI-CIS, l'OACI ROST, l'assistance technique de haut niveau de la CAFAC ou le HRDF³.

³ L'assistance technique de haut niveau de la CAFAC signifie que la CAFAC a dirigé des missions d'assistance ciblées auprès des gouvernements des États membres. Les missions portent sur des questions stratégiques de haut niveau concernant la structure de l'aviation et l'administration générale des questions relatives à l'aviation civile. La CAFAC peut inclure des

2.2 Il a en outre été établi qu'il existait un manque général de capacités et de compétences en matière d'analyse des données de sécurité dans les États membres. Le mécanisme a donc recommandé de mesurer les résultats en matière de sécurité dans le cadre d'un système **normalisé** et **intégré**, car il utilise une base de données de sécurité établie et centralisée, exploitée par les États et finalement reliée à la CAFAC. Cette approche favorise le partage des données sur l'innocuité ainsi que les analyses et les rapports subséquents.

Note — Les données de sécurité sont soumises au strict respect des exigences de l'Annexe 19 de l'OACI en matière de gouvernance des données et au protocole d'accord conclu avec chaque État membre.

2.3 Conformément à l'Annexe 19 de l'OACI — Exigences en matière de partage des données sur la sécurité, le système qui en résultera garantira que tous les systèmes de surveillance de la sécurité de l'Autorité de l'aviation civile (AAC) sont reliés entre eux de façon sélective pour faciliter l'échange d'information sur la sécurité. La disponibilité de données sur la sécurité permettra aux États et aux autres parties prenantes clés d'agir efficacement ensemble. Le mécanisme comprend un système de reconnaissance des États champions des AST dûment reconnus pour leur haute performance. Ces États seront largement utilisés pour aider d'autres États qui en ont besoin.

2.4 LA CAFAC a élaboré des questionnaires avec une matrice pour mesurer le niveau de mise en œuvre des AST. Les résultats des réponses aux questionnaires sont publiés sous forme de pourcentage de mise en œuvre pour chaque État et de performance globale combinée de la région. Pour chaque année, un objectif convenu est fixé pour tous les États et le taux de référence pour 2018 était de 60 pour cent. Les premières évaluations fondées sur les réponses aux questionnaires ont été réalisées en décembre 2018 et le taux de conformité moyen a été de 46 pour cent pour les États africains.

2.5 Les contraintes de mise en œuvre pour l'année 2018 concernaient principalement les objectifs liés aux ANS, certains États n'ayant pas les ressources nécessaires pour moderniser les infrastructures de navigation aérienne.

3. CONCLUSION

3.1 Le mécanisme de surveillance promeut le concept d'automatisation des systèmes de surveillance de la sécurité de l'AAC et le partage des données de sécurité, et il demande à La CAFAC de rechercher la coopération de l'OACI pour établir des méthodes viables de collecte, d'analyse, de surveillance et de partage des données efficaces entre toutes les parties prenantes clés. Sur la base des renseignements de sécurité générés par les systèmes automatisés, l'OACI, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), la CAFAC et d'autres parties prenantes clés peuvent identifier les risques en matière de sécurité de manière proactive et seront en mesure de fournir une assistance technique ciblée aux États dans le besoin. Les défis identifiés concernent principalement la mise en œuvre des objectifs liés aux services de navigation aérienne (ANS) en raison d'un manque de ressources financières et humaines.

— FIN —