



OACI

SÉCURITÉ

Symposium Afrique-océan Indien (AFI) sur la sécurité de l'aviation

Dakar (Sénégal), 27-28 mai 2014



Le contenu du présent rapport n'a pas été examiné par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les avis exprimés ici doivent être considérés comme les résultats du Symposium
et non comme l'expression du point de vue de l'Organisation.

**TABLE DES MATIÈRES**

| | Page |
|---|--------|
| SIGLES ET ABRÉVIATIONS | ii-1 |
| | |
| HISTORIQUE DU SYMPOSIUM | |
| 1. Durée | iii-1 |
| 2. Participants | iii-1 |
| 3. Animateur, modérateurs et rapporteurs | iii-1 |
| 4. Mot de bienvenue du secrétaire général de l'OACI | iii-3 |
| 5. Mot de bienvenue du ministre du Tourisme et des Transports aériens du Sénégal | iii-6 |
| 6. Résumé analytique | iii-10 |
| | |
| RÉSULTATS DU SYMPOSIUM | |
| Séance 1: Plantation du décor — Quel chemin avons-nous parcouru sur la voie de l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans la région? Pouvons-nous faire davantage pour appuyer le développement du transport aérien? | 1-1 |
| Séance 2: Quels sont les principaux efforts déployés par les partenaires à la sécurité de l'aviation pour appuyer l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne? | 2-1 |
| Séance 3: Quels sont les cas de réussite dans la région AFI et quels enseignements pouvons-nous en tirer ? | 3-1 |
| Séance 4: Quels sont les principaux défis et domaines porteurs au niveau régional ? | 4-1 |
| Séance 5: Quels sont les principaux défis et domaines porteurs pour les États ? | 5-1 |
| Séance 6: Comment l'industrie peut-elle contribuer à l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne en Afrique ? | 6-1 |
| Séance 7: Table ronde sur la voie à suivre | 7-1 |
| Programme de mise en œuvre en collaboration | A-7-1 |

**SIGLES ET ABRÉVIATIONS**

| | |
|---------|---|
| AAC | Autorité de l'aviation civile |
| AATO | Association des organismes africains de formation aéronautique |
| ACI | Conseil international des aéroports |
| ACIP | Programme de mise en œuvre complet AFI |
| ACSAC | Agence communautaire de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile |
| ADS | Agence des aéroports du Sénégal |
| AESA | Agence européenne de la sécurité aérienne |
| AFCAC | Commission africaine de l'aviation civile |
| AFI | (Bureau) Afrique et océan Indien |
| AFI-CIS | AFI — Programme d'inspectorat coopératif |
| AFPP | Programme africain de procédures de vol |
| AFRAA | Association des compagnies aériennes africaines |
| AGA | Aérodromes, routes aériennes et aides au sol |
| AIG | Enquête sur les accidents et incidents d'aviation |
| AIM | Gestion de l'information aéronautique |
| AIS | Service d'information aéronautique |
| ANAC | Agence nationale de l'aviation civile |
| ANACIM | Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie |
| ANS | Services de navigation aérienne |
| ANSP | Fournisseur de services de navigation aérienne |
| AOC | Permis d'exploitation aérienne |
| AOV | Service de supervision de la sécurité de la circulation aérienne |
| APEX | Excellence en matière de sécurité des aéroports |
| APIRG | Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre |
| APV | Procédure d'approche avec guidage vertical |
| ARMA | Agence régionale africaine de surveillance |
| ASBU | Mise à niveau par blocs du système d'aviation de l'OACI |
| ASECNA | Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar |
| ASSA | Agence régionale de supervision de la sécurité aéronautique |
| ATA-AC | Amélioration du transport aérien en Afrique centrale |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne |
| ATNS | Services de trafic et de navigation aériens |
| AvDeCo | Base de données sur la coordination du développement de l'aviation |
| BAD | Banque africaine de développement |
| BAG | Groupe de l'accord de Banjul |
| BAGASOO | Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation |
| BEI | Banque européenne d'investissement |
| CAASP | Projet de sécurité aérienne en Afrique centrale |
| CANSO | <i>Civil Air Navigation Services Organisation</i> (organisation des services de navigation aérienne civile) |
| CAP | Plan d'action correctrice |

| | |
|----------|--|
| CASSOA | Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est |
| CAST | Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale |
| CE | Commission européenne |
| CEDEAO | Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest |
| CEEAC | Communauté économique des États de l'Afrique centrale |
| CEMAC | Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale |
| CER | Communauté économique régionale |
| CFIT | Impact sans perte de contrôle |
| COSCAP | Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité |
| CSA | Approche systémique globale |
| CSN | Communication, navigation et surveillance |
| DOT | Ministère des Transports des États-Unis |
| DSA | Indemnité quotidienne de subsistance |
| EAC | Communauté de l'Afrique de l'Est |
| ECCAIRS | Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation |
| ESAF | Bureau Afrique orientale et australe, Nairobi |
| UE | Union européenne |
| FAA | <i>Federal Aviation Administration</i> (autorité fédérale de l'aviation civile des États-Unis) |
| FCI | Forum sur la coopération internationale |
| FDA | Analyse des données de vol |
| FDM | Système de suivi des données de vol |
| FMS | Système de gestion de vol |
| GADM | (Programme de) Gestion des données mondiales de l'aviation de l'IATA |
| GANP | Plan mondial de navigation aérienne |
| GASP | Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde |
| GAT | Bureau de la formation mondiale en aviation |
| GNSS | Système mondial de navigation par satellite |
| GSI | Inspecteur national de la sécurité |
| IATA | Association du transport aérien international |
| ICVM | Mission de validation coordonnée de l'OACI |
| IFATCA | Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne |
| ILS | Système d'atterrissement aux instruments |
| IOSA | Audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA |
| IOSA-AFI | Initiative de formation en réalisation de l'IOSA pour les compagnies aériennes africaines |
| IPSOA | Programme de mise en œuvre pour la sécurité de l'exploitation en Afrique de l'IATA |
| ISSA | Évaluation normalisée de la sécurité de l'IATA |
| LEI | Absence de mise en œuvre efficace |
| LOC-I | Perte de contrôle en vol |
| MARB | Commission d'examen du suivi et de l'assistance |



| | |
|-----------|--|
| MOU | Protocole d'accord |
| NOTAM | Avis aux navigateurs |
| NTSB | <i>Transportation Safety Board</i> (conseil national de la sécurité des transports) |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale |
| PASO | Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique |
| PBN | Navigation fondée sur les performances |
| Plan AFI | Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique |
| PNS | Programme national de sécurité |
| RAIO | Organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents |
| RAN | Réunion régionale de navigation aérienne |
| RASG-AFI | Groupe régional de sécurité de l'aviation — Afrique et océan Indien |
| RE | Sorties de piste |
| ROST | Équipe de sécurité du bureau régional |
| RSOO | Organisation régionale de supervision de la sécurité |
| SADC | Communauté de développement de l'Afrique australe |
| SAFA | Outil d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers |
| SARP | Normes et pratiques recommandées de l'IOSA |
| SIASA | Appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique |
| SCAN | Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité |
| SGS | Système de gestion de la sécurité |
| SOP | Procédure d'exploitation normalisée |
| SSC | Préoccupation significative de sécurité |
| SSFA | Programme de sécurité des espaces aériens pour l'Afrique |
| TCB | Direction de la coopération technique |
| TSA | <i>Transportation Security Administration</i> (Administration de la sûreté des transports) |
| UA | Union africaine |
| UEMOA | Union économique et monétaire ouest-africaine |
| USOAP CMA | Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI |
| USOAP | Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI |
| WACAF | Bureau Afrique occidentale et centrale, Dakar |

**SYMPORIUM SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION — AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)****Dakar (Sénégal), du 27 au 28 mai 2014****HISTORIQUE DE LA RÉUNION****1. DURÉE**

1.1 Le *symposium sur la sécurité de l'aviation — Afrique-océan Indien (AFI)* s'est tenu à l'hôtel King Fahd Palace de Dakar (Sénégal) du 27 au 28 mai 2014.

2. PARTICIPANTS

2.1 Le symposium a réuni 281 participants venant d'États membres de l'OACI et d'organisations internationales, et dont la liste figure en pièce jointe.

3. ANIMATEUR, MODÉRATEURS ET RAPPORTEURS

3.1 M. Mohamed Elamiri, Directeur adjoint chargé de la gestion et du suivi de la sécurité à la Direction de la navigation aérienne (ANB) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a servi d'animateur du symposium.

3.2 La séance a été présidée et résumée par un modérateur épaulé par un rapporteur, comme le montre la liste ci-après.

| Séance | Modérateur | Rapporteur |
|----------|--|---|
| Séance 1 | M. Mohamed Elamiri, Directeur adjoint chargé de la gestion et du suivi de la sécurité, ANB, OACI | M ^{me} Jimena Blumenkron, Agent de la sécurité aérienne, ANB, OACI |
| Séance 2 | M. Farid Zizi, Président, Commission de navigation aérienne | M. Michiel Vreedenburgh, Chef de section, Soutien de la mise en œuvre et du développement — Sécurité (ISD-SAF), ANB, OACI |
| Séance 3 | M ^{me} Iyabo Sosina, Secrétaire générale, AFCAC | M. Soo-Ho Jun, Agent technique, ISD-SAF Section, ANB, OACI |
| Séance 4 | Mr. Mam Sait Jallow, Directeur régional, Bureau Afrique occidentale et centrale, Dakar, OACI | M. Ousman Manjang, Directeur régional de la sécurité des vols, Bureau Afrique occidentale et centrale, Dakar, OACI |
| Séance 5 | M. Meshesha Belayneh, Directeur régional, Bureau Afrique orientale et austral, Nairobi, OACI | M. Prosper Zo'o-Minto'o, Directeur régional adjoint, Bureau Afrique orientale et austral, Nairobi, OACI |



| | | |
|----------|---|---|
| Séance 6 | Capitaine Kevin Hiatt, Premier vice-président chargé de la sécurité et des opérations aériennes, IATA | M. Gaoussou Konate, Directeur régional adjoint, Bureau Afrique occidentale et centrale, Dakar, OACI |
| Séance 7 | M. Mohamed Elamiri, Directeur adjoint chargé de la gestion et du suivi de la sécurité, ANB, OACI | M ^{me} Jimena Blumenkron, Agent de la sécurité aérienne, ANB, OACI |



4. MOT DE BIENVENUE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OACI

4.1 Aujourd’hui, nous procéderons à une revue conjointe de la situation relative à la performance en matière de sécurité de l’aviation et de navigation aérienne dans la région AFI. Ce faisant, nous mettrons l’accent sur les progrès accomplis en vue d’atteindre les objectifs de sécurité d’Abuja entérinés par les chefs d’État de l’Union africaine (UA) en janvier 2013, et bien entendu sur les défis et les possibilités qui se présentent à mesure de la poursuite continue de nos objectifs.

4.2 Peut-être vous rappelez-vous que lors de la séance d’information ministérielle sur la situation relative à la sécurité aérienne en Afrique, organisée avant notre 38^e Assemblée en automne dernier, des renseignements avaient été fournis sur les activités d’aide et de renforcement des capacités du Plan AFI de l’OACI, et sur les progrès subséquemment réalisés par les États en direction de la mise en œuvre d’une supervision efficace de la sécurité.

4.3 Il avait en outre été indiqué que le Plan AFI serait étendu pour inclure les domaines ayant trait aux services de navigation aérienne, aux aérodromes et aux enquêtes sur les accidents d’avion. L’OACI estime que cette extension du champ d’activité du Plan AFI servira de tremplin essentiel pour la réalisation de vos objectifs de sécurité d’Abuja.

4.4 L’OACI a été fort encouragée par le niveau d’engagement dont ont fait montre les États africains jusqu’ici. Le succès passe cependant par une volonté politique constante. Votre engagement est mis en évidence principalement par la création et la consolidation d’autorités autonomes de l’aviation civile dotées d’un pouvoir de supervision réglementaire indépendante et disposant de sources durables de financement.

4.5 Les efforts ont également été axés sur la création d’organisations régionales durables de supervision de la sécurité (RSOO) qui peuvent appuyer un suivi efficace de la sécurité dans les différentes sous-régions. Ce sujet a suscité l’intérêt et l’enthousiasme des États africains, mais il pose aussi des problèmes de durabilité et de coordination qui méritent d’être résolus. Le présent symposium devrait produire d’importants résultats qui favoriseraient une collaboration plus étroite entre un certain nombre d’entités de ce genre existant actuellement dans la région. En définitive, il revient aux États africains de faire en sorte que les RSOO marchent.

4.6 La communauté internationale est reconnaissante de l’appui qu’ont fourni tous les partenaires à la sécurité de l’aviation en contribuant à la réalisation des priorités et des objectifs d’Abuja. J’encourage les États africains et les partenaires à continuer à trouver des sources de financements suffisants et un appui pratique pour réaliser en collaboration ces objectifs communs.

4.7 Comme nous le reconnaîtrons tout au long de cette rencontre, ces dernières années, l’OACI a relevé en Afrique un certain nombre de résultats positifs de la performance en matière de sécurité, qui tiennent dans une large mesure à l’intensification de notre coopération.

4.8 À titre d’exemple, entre 2010 et 2013, le taux d’accident en Afrique a reculé de 45 %, passant de 16,8 à 9,3 accidents par million de départs. Fait remarquable, le nombre d’accidents mortels a baissé durant la même période de 3 à 1 par an.

4.9 Notre défi commun reste de trouver le moyen de transformer cette évolution en une tendance positive et durable, grâce à un partenariat de collaboration entre les parties prenantes pertinentes. Tel est, en partie, l'objectif de ce symposium, et je suis persuadé qu'il peut être atteint.

4.10 La planification à long terme, par l'OACI, de la sécurité de l'aviation en Afrique rappelle la pénurie de personnel qualifié à laquelle seront confrontés autant les exploitants que les organes étatiques de régulation, à mesure de la poursuite de l'extension des réseaux de transport aérien jusqu'en 2030.

4.11 Pour satisfaire une partie de ces besoins projetés pour l'Afrique, il faudra tripler la capacité de formation actuellement en place à l'échelle continentale.

4.12 Cette situation pose assurément un défi à l'Afrique, mais elle lui présente aussi des possibilités, et je vous exhorterais tous à vous familiariser davantage avec le rôle de l'OACI dans le domaine de la formation et avec tout ce qu'elle aura à offrir à votre région.

4.13 Vous êtes également encouragés à appuyer l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) nouvellement créée, qui servira de cadre pour une coopération plus étroite et l'harmonisation des besoins de formation ainsi que de normalisation et d'assurance de la qualité.

4.14 Eu égard au manque d'inspecteurs de sécurité dans la région, la coopération entre l'OACI et la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC) a facilité la création d'une réserve d'inspecteurs africains qualifiés et expérimentés pour aider les États à remédier aux insuffisances de la supervision de la sécurité.

4.15 Comme vous le savez, l'importante croissance prévue du trafic aérien en Afrique nécessitera par ailleurs d'énormes investissements dans l'infrastructure terrestre et les systèmes de navigation aérienne. Je vous exhorterais à prendre en considération l'évolution économique à long terme et les rendements fiscaux qui découleront de ces investissements, principalement en optimisant vos propres potentiels dans les domaines respectifs du tourisme et de l'accès aux marchés étrangers, ainsi que dans d'autres secteurs d'activité.

4.16 Vous vous rappelez peut-être que la 38^e session de notre Assemblée a approuvé une version actualisée du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

4.17 En particulier, le GANP vous aidera à réaliser la planification de la navigation aérienne, en faisant en sorte que vous investissiez sagement dans les technologies et les capacités dont a besoin le système africain de transport aérien.

4.18 Je me félicite de votre décision de collaboration qui a conduit à la création ici même à Dakar du Programme africain de procédures de vol (AFPP) pour appuyer, à l'échelle continentale, une mise en œuvre intelligente de la navigation fondée sur les performances (PBN), notre première priorité en matière de navigation aérienne. L'objectif de cette importante initiative est d'améliorer la sécurité et

l'efficacité de la navigation aérienne, tout en réduisant l'impact des opérations aériennes sur l'environnement.

4.19 Je voudrais exprimer mes sincères remerciements aux parties prenantes qui n'ont épargné aucun effort pour assurer la création de l'AFPP. Je serai heureux d'accueillir les parties ayant déjà déclaré leur engagement en faveur de cette initiative à la cérémonie de signature du lancement officiel des activités du Programme. Je voudrais inviter un plus grand nombre d'États et de partenaires à adhérer à l'AFPP et à l'appuyer.

4.20 Par ailleurs, il est remarquable que la Déclaration d'Abuja et ses objectifs de sécurité aient servi d'exemple pour l'établissement de priorités et d'objectifs dans d'autres régions du monde. Tous ces objectifs et priorités sont basés sur le GASP actuel.

4.21 L'heure est venue, pour les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), de faciliter et de suivre la réalisation des objectifs mondiaux et régionaux, et d'élaborer au besoin des mises à jour au GASP. J'invite le RASG-AFI à proposer ces mises à jour lors de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité qui se tiendra à Montréal (Canada) en février 2015.

4.22 Je suis en outre heureux de vous annoncer qu'au début de ce mois, l'OACI a lancé les nouveaux tableaux de bord régionaux des performances. Pour l'Afrique, ces tableaux de bord permettent un suivi en temps réel de la réalisation des objectifs d'Abuja, ainsi que des principaux indicateurs de performance en matière d'efficacité.

4.23 L'édition 2014 du rapport de l'OACI sur la sécurité et le rapport annuel inaugural sur la navigation aérienne ont maintenant été publiés et sont disponibles sur notre site Web. Les rapports régionaux élaborés par les RASG donnent aussi un tableau global de la situation dans chaque région.

4.24 L'objectif visé par l'OACI est que ces rapports annuels et outils en ligne améliorent considérablement la transparence et la responsabilité, au niveau tant régional que mondial. L'analyse découlant de ces outils d'établissement de rapports contribuera également à mettre à jour le GASP.

4.25 Mesdames et Messieurs, le 7 décembre de cette année, l'OACI aura desservi la communauté mondiale de l'aviation durant quelque 70 ans.

4.26 Cette histoire s'est écrite pour l'essentiel sur d'autres continents de la planète, mais l'Afrique se tient désormais prête à jouer un rôle essentiel dans la croissance future de notre système mondial, et notre organisation a été très encouragée par ses progrès et engagements récents.

5. MOT DE BIENVENUE DU MINISTRE DU TOURISME ET DES TRANSPORTS AÉRIENS DU SÉNÉGAL

5.1 Au nom de Son Excellence le Président de la République du Sénégal, Monsieur Macky SALL, au nom de tout le peuple sénégalais et en mon nom personnel, je vous souhaite la bienvenue au Sénégal, pays de la *teranga* [hospitalité], à l'occasion du symposium sur la sécurité de l'aviation civile et de la réunion relative à la sûreté de l'aviation civile en Afrique et dans l'océan Indien, qui se tiennent à Dakar du 27 au 29 mai 2014.

5.2 C'est avec un grand honneur et un réel plaisir que j'exprime ma profonde gratitude à Monsieur le Secrétaire général de l'OACI et remercie tous les participants et toutes les organisations ayant concouru à la réalisation de cette importante rencontre qui, sans nul doute, contribuera au renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile en Afrique.

5.3 Je voudrais saluer l'engagement de l'OACI à promouvoir dans le monde entier, et en particulier en Afrique, un système d'aviation civile efficace qui permet d'atteindre les objectifs majeurs de sécurité, de sûreté, de protection de l'environnement et de développement durable du transport aérien.

5.4 Ces efforts se sont traduits par l'élaboration de programmes de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement qui répondent aux besoins des États membres et dont les bases solides sont la coordination, la collaboration et la coopération.

5.5 Pour ne citer que quelques exemples, l'OACI a instauré la méthode de surveillance continue (CMA), qui permet aux États d'assurer la supervision de la sécurité aérienne sur leur territoire.

5.6 Dans le domaine de la sûreté, le Programme universel d'audits de sûreté (USAP), lancé en 2002, demeure une composante essentielle de la stratégie globale de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation civile. L'USAP a connu une évolution similaire à celle du Programme de supervision de la sécurité et deviendra l'USAP-CMA en 2015.

5.7 Les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement ont permis aux États d'élaborer des plans d'action en vue d'identifier les mesures les plus appropriées pour réduire les émissions de CO₂ produites par l'aviation civile internationale.

5.8 Des défis demeurent toutefois, en particulier celui lié au besoin de résoudre les importantes préoccupations significatives de sécurité (SSC), de renforcer la supervision de la sécurité de l'aviation civile, de mettre en commun les ressources en vue d'améliorer les enquêtes sur les accidents, et de résoudre les problèmes de sécurité qui se font jour dans la région Afrique-océan Indien.

5.9 Mesdames et Messieurs, le présent symposium vous donne l'occasion de présenter la situation relative à la sécurité de l'aviation civile et la performance en matière de navigation aérienne dans la région AFI, les progrès réalisés en vue d'atteindre les objectifs de sécurité aéronautique adoptés par la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation en Afrique tenue en juillet 2012 à Abuja (Nigéria) et entérinés ensuite par le Sommet des chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2013, et d'étudier les défis et les possibilités futurs.

5.10 Le symposium vous donnera en outre l'occasion de procéder à une évaluation franche et d'assurer une coordination efficace des besoins d'aide, ainsi que de mobiliser du soutien en faveur de mesures précises destinées à atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja et améliorer la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne dans la région AfI.

5.11 La réunion sur la sûreté de l'aviation civile vous permettra d'échanger des informations sur les récents événements majeurs revêtant un intérêt particulier pour l'Afrique, en tenant compte des résultats à la fois de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) qui a eu lieu en septembre 2012, et de la 38^e Assemblée de l'OACI, en ce qui concerne la mise en œuvre de l'annexe 17 (sûreté) et de l'annexe 9 (facilitation).

5.12 Mesdames et Messieurs, permettez-moi de rappeler qu'en raison de sa situation géographique, le Sénégal accueille des activités aéronautiques depuis le début du 20^e siècle, les premiers envols des années 1910-1920 marquant une étape importante de l'aventure aéropostale. Pendant longtemps, Dakar fut aussi la seule escale africaine du mythique aéronef supersonique « le Concorde ». Aujourd'hui encore, le Sénégal s'efforce de jouer un grand rôle dans l'aviation civile internationale. C'est ainsi qu'il abrite :

- a) le siège du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF);
- b) le siège de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ;
- c) le siège du Bureau de l'IATA pour l'Afrique de l'Ouest ;
- d) un bureau de la FAA ; et
- e) le siège de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), dont le Sénégal est dépositaire de la convention constitutive.

5.13 Afin de hisser son système de l'aviation civile au même rang que ceux des pays conformes aux normes définies par les instances internationales, le Sénégal coopère au niveau international pour assurer une application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) et s'aligner sur l'approche stratégique de l'OACI relative à la supervision de la sécurité et de la sûreté dans le monde.

5.14 Parallèlement, le Sénégal s'engage dans des initiatives de coopération au niveau régional et infrarégional, avec en particulier l'adoption de dispositifs réglementaires régissant l'aviation civile dans la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA).

5.15 Conscient que le transport aérien constitue un puissant vecteur de développement, le gouvernement sénégalais est déterminé à mettre en place une politique permettant d'ouvrir le ciel et de mieux desservir les routes nationales et internationales. Cet effort visant à développer le transport aérien ne peut être couronné de succès que si nous renforçons notre capacité de supervision de la sécurité et de la sûreté.

5.16 Dans ce contexte et étant donné notre vocation aéronautique, notre pays se prépare pour un audit de sécurité de l'OACI, après notre dernier audit qui a eu lieu en 2006.

5.17 Le Sénégal a pris les mesures importantes ci-après pour renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile :

- a) renforcement de la réglementation nationale ; à cette fin, l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie (ANACIM) supervise la mise à jour du cadre réglementaire national pour tenir compte de l'évolution des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; un nouveau code de l'aviation civile couvrant l'ensemble des recommandations des audits de l'OACI et de la FAA a été adopté récemment par le gouvernement et sera incessamment validé par le parlement ; en outre, des règlements aéronautiques mis à jour et conformes aux exigences internationales en la matière viennent d'être également validés par notre autorité de l'aviation civile ;
- b) renforcement des compétences en matière de formation d'inspecteurs nationaux dans divers domaines, notamment les aérodromes, la navigation aérienne, la navigabilité et les opérations relatives à la sûreté de l'aviation civile ;
- c) engagement de l'État à certifier tous les aéroports du Sénégal avant fin 2015, conformément à la Déclaration d'Abuja ;
- d) achèvement au plus tard en novembre 2014 de la construction de l'Aéroport international Blaise Diagne, qui aura une capacité de trois millions de passagers par an, sera doté d'équipements et d'infrastructures modernes dans un environnement sécurisé, et servira de plaque tournante sous-régionale ;
- e) programme de modernisation des aérodromes secondaires ouverts au trafic international, lancé par Son Excellence le Président de la République du Sénégal Monsieur Macky SALL, et qui permettra de désenclaver les zones isolées et d'attirer les touristes dans l'arrière-pays ;
- f) amélioration du niveau de sûreté de l'aviation civile au Sénégal : compte tenu des menaces nouvelles et émergentes liées principalement au contexte géopolitique international et sous-régional, le Sénégal a adopté une politique fiable de supervision de la sûreté ; pour atteindre les objectifs de supervision déjà approuvés dans le cadre d'audits satisfaisants de l'OACI, de l'UEMOA et de la TSA, notre pays met en œuvre un système d'évaluation des risques et de gestion des menaces, qui servira à lutter efficacement contre les actes d'ingérence illégale ; et
- g) construction du nouveau siège de l'OACI et de la CAFAC à l'aéroport international Léopold Sédar SENGHOR.

5.18 Mesdames et Messieurs, je suis persuadé que le présent symposium offrira à la région Afrique-océan Indien et au monde entier un cadre idéal pour recenser et évaluer tous les aspects du développement du transport aérien et du renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile internationale.

5.19 Je voudrais souligner la menace terroriste qui demeure présente, et inviter les États à intensifier le combat contre ce fléau. Il est urgent d'harmoniser nos ressources à cette fin au niveau infrarégional, continental et mondial.

5.20 Mesdames et Messieurs, je réaffirme que l'État du Sénégal souscrit entièrement à toutes les propositions de coopération mondiale pour promouvoir l'aviation civile internationale.



5.21 Nous prendrons pleinement en considération les conclusions du présent symposium sur la sécurité et de la réunion sur la sûreté.

5.22 Tout en formulant mes meilleurs vœux de succès pour vos travaux, je déclare ouverts le symposium sur la sécurité et la réunion sur la sûreté de l'aviation civile dans la région AFI.

5.23 Je vous remercie de votre aimable attention et déclare ouvert le symposium de l'AFI sur la sécurité de l'aviation civile.



6. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

6.1 Le symposium de l'AFI sur la sécurité de l'aviation de la région AFI a présenté la situation relative à la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne dans la région AFI, les progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs de sécurité de l'aviation adoptés lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique tenue à Abuja (Nigéria) en juillet 2012 et entérinés par le Sommet des chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2013, ainsi que les objectifs régionaux de performance des systèmes de navigation aérienne adoptés par la réunion spéciale RAN AFI (Durban (Afrique du Sud), novembre 2008), et du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG).

6.2 Les partenaires à la sécurité de l'aviation ont partagé leurs efforts visant à appuyer l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne dans la région AFI. Ce partage d'expériences a facilité la tenue de séances de discussions utiles et les possibilités d'établissement de réseaux, de collaboration et de coordination entre les directeurs généraux de l'aviation civile, les directeurs des services de sécurité et de navigation aérienne, les représentants d'organisations internationales et régionales, les partenaires à la sécurité de l'aviation, les principales parties prenantes de l'industrie et les institutions financières.

6.3 Ce forum a facilité une évaluation franche, une coordination efficace des besoins d'aide et la mobilisation de soutien en faveur d'initiatives précises dans le cadre desquelles des parties prenantes pertinentes œuvreront en collaboration en vue de la réalisation des objectifs régionaux de sécurité, ainsi que de l'amélioration de la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région AFI.

6.4 Cette rencontre a permis à l'Afrique de maintenir les impulsions données à l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne dans la région AFI, ainsi que d'accélérer la réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja. Les efforts déployés par la communauté internationale ont été reconnus, tandis que les autorités africaines se sont engagées à poursuivre la mise en œuvre de mesures visant à améliorer la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans leurs États, ce qui conduira à la réalisation des objectifs régionaux de sécurité. Les partenaires à la sécurité de l'aviation ont également été exhortés à poursuivre la fourniture d'aide pour atteindre nos objectifs communs, sous la direction et la coordination de l'OACI.

6.5 Ce symposium a débouché sur un Programme de mise en œuvre en collaboration, qui a été présenté à la 13^e réunion du Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), et qui contient des initiatives précises que doivent mettre en œuvre les parties prenantes pertinentes pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité et améliorer la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région AFI.

PIÈCE JOINTE
LISTE DES PARTICIPANTS

| | État/Organisation | Titre | | Prénom | Nom |
|----|--|--|-----------------|----------------|---------------|
| 1 | Algérie, Établissement National de la Navigation Aérienne | Chef du Centre de Contrôle Régional | M. | Abdelouahab | Djatouf |
| 2 | Algérie, Ministère des Transports/Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie | Chef de Bureau Équipements et Certification des Aérodromes | M ^{me} | Nedjma | Rachedi |
| 3 | Belgium Civil Aviation Authority | Director General Belgium CAA | M. | Durinckx | Frank |
| 4 | Bénin, Agence Nationale de l'Aviation Civile | Directeur Général | M. | Aristide | de Souza |
| 5 | Bénin, Agence Nationale de l'Aviation Civile | Chef du Service de la Navigation Aérienne | M. | Karl | Legba |
| 6 | Bénin, Agence Nationale de l'Aviation Civile | Directeur de l'Exploitation Aérienne | M. | Akimou | Soumaila |
| 7 | Botswana, Civil Aviation Authority | Acting CEO | M. | Olefile | Moakofi |
| 8 | Burkina Faso, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur Général, ANAC | M. | Abel | Sawadogo |
| 9 | Burkina Faso, OACI | Ambassadeur, Représentant du Burkina Faso au Conseil de l'OACI | M. | Moumouni | Dieguimde |
| 10 | Aeroportos e Segurança Aérea Cabo Verde (ASA) | Airport Director | M. | Daniel Rogerio | Monteiro Lima |
| 11 | Aeroportos e Segurança Aérea Cabo Verde (ASA) | Engineering and Infrastructure Director | M. | Evora Santos | Nuno Elton |
| 12 | Cabo Verde Civil Aviation Authority | Chairman of CAA | M. | João | Monteiro |
| 13 | Cabo Verde Civil Aviation Authority | Air Navigation and Aerodrome Director | M. | Alberto | Silva |
| 14 | Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) | Inspecteur N°1 chargé du Transport Aérien et de la Sûreté | M. | Djon | Jean |



| | | | | | |
|----|---|--|----|-----------------------|---------------------|
| 15 | Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) | Directeur Général Adjoint | M. | Allabira | Mamadou |
| 16 | Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) | Directeur Général | M. | Pierre | Tankam |
| 17 | Cameroun, Ministère des Relations Extérieures du Cameroun | Diplomate | M. | Thomas | Ndongo Onana Biyega |
| 18 | Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale | Directeur Général | M. | Paul Alain | Mendouga |
| 19 | Autorité Nationale de l'Aviation Civile de la République Centrafricaine | Responsable de la Sécurité Aérienne et Normes des Vols | M. | Tellet | Christian Lambert |
| 20 | China, ICAO | Representative of China on the Council of ICAO | M. | Ma | Tao |
| 21 | Comores | Directeur Général | M. | Ahmed | Bourhane |
| 22 | Congo, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Coordonnateur National de la Surveillance Continue | M. | Henri Okondza | Azouangoli |
| 23 | Congo, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur Général | M. | Serge Florent | Dzota |
| 24 | Congo, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur du Transport Aérien | M. | Roméo Boris | Makaya Batchi |
| 25 | Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Sous-Directeur SDCSNASA | M. | Ayebi Henri Jacques | Assi |
| 26 | Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur Contrôle de la Sécurité et de la Certification | M. | Nekalo Joseph | Koffi Bi |
| 27 | Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur Contrôle de la Sureté et de la Facilitation | M. | Daniel Hermann Harold | Milan |
| 28 | Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) | Directeur Général | M. | Sinaly | Silue |
| 30 | Djibouti Civil Aviation Authority | Chef de Service Administratif par intérim | M. | Ainanche | Said Chireh |
| 31 | Aéroport International de Djibouti | Chef de Division/Adjoint du Trafic Aérien | M. | Mohamed | Elmi Hersi |



| | | | | | |
|----|--|---|-----------------|-----------|----------------------|
| 32 | République de Djibouti | Secrétaire Général du Ministère des Transports et de l'Équipement | M. | Said | Nouh Hassan |
| 33 | Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo | Coordonnateur National Adjoint CMA | M. | Robbie | Kalala Mpingisha |
| 34 | Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo | Directeur de Transport Aérien | M. | François | Kayembe Katubalondji |
| 35 | Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo | Assistante du Directeur Général | M ^{me} | Céline | Masengu Kabwika |
| 36 | Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo | Directeur Général | M. | Richard | Nyanguile Kasanza |
| 37 | Égypte, OACI | Représentant de l'Égypte au Conseil de l'OACI | M. | Abdalla | Mahmoud |
| 38 | Egyptian Civil Aviation Authority | Director General Senior Air Transport Inspector | M. | Fathy | Ghonaiemy |
| 39 | Egyptian Civil Aviation Authority | General Manager of International Civil Aviation and Inspection | M. | Medhat | Ismael Disouky |
| 40 | EUROCONTROL | Director Pan-European Single Sky | M. | Lucas | Tytgat |
| 41 | European Aviation Safety Agency (EASA) | Regional Project Manager | M. | Yves | Koning |
| 42 | European Commission | Policy Officer | M. | Francesco | Faiulo |
| 43 | Guinée équatoriale | Chief of Safety Operations | M. | Sergio | Calvo Gonzalez |
| 44 | Guinée équatoriale | Directeur Général | M. | Leandro | Miko Angue |
| 45 | Guinée équatoriale | Chef Département Juridique | M. | Alejandro | Ona Owono |
| 46 | École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) | Programme Manager for Africa, International and Development | M ^{me} | Isabelle | Rossi |
| 47 | France | Directeur des Opérations DSNA Services | M. | Stéphane | Durand |
| 48 | France, CRASAC Dakar | Expert Technique International Sûreté Aérienne | M. | Bertrand | Desquiens |
| 49 | France, DGAC | Department of International Cooperation - Director Africa | M ^{me} | Sophie | Germain |



| | | | | | |
|----|--|--|-----------------|---------------|--------------------|
| 50 | France, Direction des Services de la Navigation Aérienne | Chef de Subdivision Exploitation SNA-OI | M. | Siva | Vadivelou |
| 51 | France, EGIS | Area Manager, Maghreb, Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale | M. | Antoine | Bonnaud |
| 52 | Gabon, Airport Services Company (ASC) | Directeur d'Exploitation/Responsable Sûreté et Facilitation | M. | Henri | Ditengou Moussavou |
| 53 | Gabon, Haute Autorité Sûreté et Facilitation | Conseiller du Secrétaire Permanent | M. | Alain | Bouma |
| 54 | Gabon, Haute Autorité Sûreté et Facilitation | Secrétaire Permanent | M. | Célestin | Embinga Louri |
| 55 | Gabon, Haute Autorité Sûreté et Facilitation | Chef Service Sûreté et Facilitation | M. | Alain | Olilini |
| 56 | National Civil Aviation Agency of Gabon | Directeur Juridique | M. | Michel Xavier | Biang |
| 57 | National Civil Aviation Agency of Gabon | Directeur de l'Exploitation Aérienne | M. | Jean Paul | Matsoungou |
| 58 | National Civil Aviation Agency of Gabon | Managing Director | M. | Dominique | Oyinamono |
| 59 | Police de l'Air et des Frontières, Gabon | Directeur | M. | Lilian | Leyigui |
| 60 | Gambia Civil Aviation Authority | Safety Manager | M. | Karamo | Kanteh |
| 61 | Gambia Civil Aviation Authority | Flight Safety Manager | M. | Kebba Lamin | Jammeh |
| 62 | Ghana Civil Aviation Authority | Director, Air Traffic Management | M. | Albert Aidoo | Taylor |
| 63 | Ghana Civil Aviation Authority | Director Legal, International Relations and Corporate Communications | M ^{me} | Joyce | Thompson |
| 64 | Ghana, ICAO | Representative of Ghana to ICAO | M. | Simon | Allotey |
| 65 | Guinée, Direction Nationale de l'Aviation Civile | Directeur National Adjoint | M. | Mansa Kolon | Keita |
| 66 | Guinée, Direction Nationale de l'Aviation Civile (DNAC) | Chef Section Aéronefs et Navigabilité | M. | Ousmane | Barry |



| | | | | | |
|----|---|---|-----------------|-------------------|----------------|
| 67 | Guinée, Direction Nationale de l'Aviation Civile (DNAC) | Chef de Division Navigation Aérienne et Infrastructure (DNI) | M. | Sékou | Diakite |
| 68 | Guinea Bissau Civil Aviation Authority | Safety Director | M. | João Filomeno Dos | Santos Moreira |
| 69 | Guinea Equatorial, Ministerio Aviacion Civil | | M. | Santiago Oyono | Afubu Eyenba |
| 70 | ICAO | AVSEC Regional Coordinator - WACAF | M. | Eric | Abraham |
| 71 | ICAO | Field Operations Officer | M. | Christian | Bechtold |
| 72 | ICAO | Aviation Safety Officer | M ^{me} | Jimena | Blumenkron |
| 73 | ICAO | D/ATB | M. | Boubacar | Djibo |
| 74 | ICAO | Deputy Director, Safety Management & Monitoring | M. | Mohamed | Elamiri |
| 75 | ICAO | D/TCB | M. | Ivan | Galan |
| 76 | ICAO | Global Aviation Training Manager | M. | Mostafa | Hoummady |
| 77 | ICAO | Technical Officer | M. | Soo-ho | Jun |
| 78 | ICAO | Chief, Implementation, Air Navigation Bureau | M. | Michiel | Vreedenburgh |
| 79 | ICAO ANC | President of ICAO ANC | M. | Farid | Zizi |
| 80 | ICAO ESAF | Regional Director, Eastern and Southern African Office | M. | Meshesha | Belayneh |
| 81 | ICAO ESAF | Deputy Regional Director, Eastern and Southern African Office | M. | Prosper | Zo'o Minto'o |
| 82 | ICAO TCB | Expert Navigabilité | M. | Serge Denis | Divounguy |
| 83 | ICAO TCB | Expert Navigabilité | M. | René | Tavarez |
| 84 | ICAO WACAF | RO AIM | M. | George A. Y. | Baldeh |
| 85 | ICAO WACAF | RO AVSEC | M. | Alassane | Dolo |
| 86 | ICAO WACAF | RO TC/FOS | M. | Romain | Ekoto |
| 87 | ICAO WACAF | RO TC/AT | M. | Evalou | Gnang |
| 88 | ICAO WACAF | Regional Director | M. | Mam Sait | Jallow |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|-----------------|-------------|
| 89 | ICAO WACAF | Deputy Regional Director | M. | Gaoussou | Konaté |
| 90 | ICAO WACAF | African Flight Procedure Programme Manager | M. | Frederic | Legrand |
| 91 | ICAO WACAF | RO AIR | M. | Ousman Kemo | Manjang |
| 92 | ICAO WACAF | RO AGA | M. | Nikea Meheza | Manzi |
| 93 | ICAO WACAF | RO MET | M. | Akoa Benoit | Okossi |
| 94 | ICAO WACAF | RO AIR2 | M. | Ali | Ousmane |
| 95 | ICAO WACAF | RO CNS | M. | Francois Xavier | Salambanga |
| 96 | Afric-Aviation, Gabon | Responsable Sûreté | M. | Hervé | Biam |
| 97 | Airbus Prosky | PBN Projet Manager | M. | Lucas | Florent |
| 98 | Airbus Prosky | Regional Safety Director | M. | Maury | Seck |
| 99 | Asky Senegal | Directeur | M. | Dominique | Tending |
| 100 | ATNS, South Africa | Executive Commercial Services (Acting) | M. | Dumisani | Herman |
| 101 | ATNS, South Africa | CEO | M. | Thabani | Mthiyane |
| 102 | ATNS, South Africa | Senior Manager Stakeholder & Intl. Relations | M. | Joseph | Musandiwa |
| 103 | ATNS, South Africa | Chief Financial Officer | M. | Moshabe William | Ndlovu |
| 104 | ATNS, South Africa | Branch Officer | M. | Tsepo | Ntsukunyane |
| 105 | AviAssist Foundation - Flight Safety Foundation | Director | M. | Tom | Kok |
| 106 | Aviation Infrastructure Management Solutions (AIMS) | Director General | M. | Adrian | Cioranu |
| 107 | Boeing | Director Aviation Safety Africa and Middle East | M. | Chamsou | Andjorin |
| 108 | C2FC Centre Français Formation et Conseils | PDG | M. | Alain-Marie | Maillat |
| 109 | ECTAR | CEO | M ^{me} | Delia | Bergonzi |
| 110 | ECTAR | Project Manager | M. | Jean | Bergonzi |
| 111 | ECTAR | President | M. | Cheick Tidiane | Camara |



| | | | | | |
|-----|--|--|-----------------|----------------|-----------------|
| 112 | Embraer Aviation Europe | Air Safety Manager | M. | Luis Savio | Dos santos |
| 113 | EMPIC GmbH | Business Development | M. | Nigel | Coules |
| 114 | European Satellite Services Provider | CEO | M. | Thierry | Racaud |
| 115 | RwandAir | Deputy CEO and COO | M. | Jean Paul | Nyirubutama |
| 116 | SECURIPORT | Directeur Administratif et Financier | M. | Jacques | Awanou |
| 117 | SECURIPORT | Coordonnateur IT Régional | M. | Abdoulaye | Diop |
| 118 | SECURIPORT | Directeur Technique | M. | Charbel | Haddad |
| 119 | SECURIPORT | Assistante de Direction | M ^{me} | Patience | Kalu |
| 120 | Sen Aviation | Présentatrice d'Emission Aéronautique | M ^{me} | Assiatou | Mirre |
| 121 | Sky Gabon S.A | Cadre Commercial | M. | Serge Rodrigue | Agaya |
| 122 | Sky Gabon S.A | Directeur Général | M. | Jean | Yembi Yembi |
| 123 | Synergies Afrique | Directrice Commerciale | M ^{me} | Issa | Dafe |
| 124 | United States | Senior Advisor, The Wicks Group | M ^{me} | Cornelia | Wilson-Hunter |
| 125 | World Bank Group | Senior Transport Specialist | M. | Ibou | Diouf |
| 126 | Kenya, Civil Aviation Authority | National Continuous Monitoring Coordinator | M. | Lawrence | Amukono |
| 127 | Kenya, Civil Aviation Authority | Director, Aviation Safety And Security Regulation | M. | Joe | Mutungi |
| 128 | Republic of Korea, ICAO | Ambassador, Representative of the Republic of Korea on the Council of ICAO | M. | Donghwan | Choi |
| 129 | Madagascar, Aviation Civile | Directeur Général | M. | James | Andrianalisoa |
| 130 | Madagascar, Aviation Civile | Inspecteur Général du Système Technique | M. | Bako Alain | Ramananjanahary |
| 131 | Malawi, Department of Civil Aviation | Director | M. | Alfred | Mtilatila |
| 132 | Mali, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) du Mali | Directeur de la Sécurité Aérienne | M. | Oumar Mamadou | Ba |
| 133 | Mali, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) du Mali | Directeur Général | M. | Issa Saley | Maiga |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|---------------------|------------------------|
| 134 | Mauritanie, Agence Nationale de l'Aviation Civile de Mauritanie | Directeur Général | M. | Aboubekrine Seddigh | Mohamed Elhacen Monane |
| 135 | Mauritanie, Agence Nationale de l'Aviation Civile de Mauritanie | - | M. | Sidi Mohamed | Sidi |
| 136 | Morocco | Alternate Representative of Morocco to ICAO | M. | Aziz | Boulmane |
| 137 | Morocco | Chief, Aviation Safety Division | M. | Tarik | Talibi |
| 138 | Morocco | - | M. | Youssef | Zine |
| 139 | Mozambique, ICAO | Representative of Mozambique to ICAO | M. | Antonio | Pinto |
| 140 | Niger, ANAC | Director General | M. | Seydou Yaye | Amadou |
| 141 | Niger, ANAC | Chef du Département Navigation Aérienne et Infrastructures aéroportuaires | M. | Issa Ado | Issoufou |
| 142 | Niger, ANAC | Président du Conseil d'Administration | M. | Saidou Ibrahima | Maiga |
| 143 | Niger, ANAC | Chef du Département Exploitation Technique des Aéronefs | M. | Bala | Sani |
| 144 | Niger, ANAC | Chef du Département Sûreté et Facilitation | M. | Moussa | Souleymane |
| 145 | Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) | Managing Director | M. | Ibrahim | Abdulsalam |
| 146 | Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) | Safety Manager | M. | Adeshola | Adeleke |
| 147 | Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) | Safety Manager | M. | Sunday Kayode | Jegede |
| 148 | Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) | Director of Operation | M. | John Chuks | Onyegiri |
| 149 | Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) | General Manager, SMS/QA | M. | Felix Ifeanyi | Uzoma-Fyneboy |
| 150 | African Airlines Association (AFRAA) | Secretary General | Dr. | Elijah | Chingosho |
| 151 | African Aviation Training Organizations (AATO) | Vice-President | M ^{me} | Dy | Moonsammy |



| | | | | | |
|-----|--|---|-----------------|------------------|---------------|
| 152 | African Aviation Training Organizations (AATO) | President AATO Council | M. | Sadamba | Tchagbele |
| 153 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Directeur du Transport aérien | M. | Ciré Demba | Ba |
| 154 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Air Navigation and Aerodrome Expert | M. | Papa Atoumane | Fall |
| 155 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Security expert | M ^{me} | Yvonne | Mokgako |
| 156 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Air Transport Expert | M ^{me} | Mosa | Ntebele |
| 157 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Technical Advisor (Safety Expert) | M. | Fidelis O. | Onyeyiri |
| 158 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Secretary General | M ^{me} | Iyabo O. | Sosina |
| 159 | African Civil Aviation Commission (AFCAC) | Director Safety and Technical Services | M. | Mesfin Fikru | Woldeyohannes |
| 160 | African Development Bank (AfDB) | Ingénieur des Transports | M. | Mohamed El Abbas | Wade |
| 161 | African Union Commission (AUC) | Senior Air Transport Policy Officer | M. | Adiron | Alberto |
| 162 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Responsable des Affaires Juridiques et Assurances | M. | Makan | Fofana |
| 163 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Chef Centre AVSEC/OACI | M. | Oumarou | Ganda |
| 164 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | ATS Manager | M. | Amadou Malal | Gueye |
| 165 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Director General | M. | Amadou Ousmane | Guitteye |
| 166 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | ANC Member/Chairperson of the AFI Plan Steering Committee | M. | Moussa | Halidou |
| 167 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Responsable Communication, Documentation et Archives | M. | Harouna | Kindo |



| | | | | | |
|-----|--|--|-----------------|----------------|------------|
| 168 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Head of Air Navigation Department | M. | Sidi | Kone |
| 169 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Technical Advisor to the Director General | M. | Julien | Lapie |
| 170 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Directeur Contrôle Sécurité Qualité Et Environnement | M. | Alain Paul | Marcellin |
| 171 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Directeur de l'Exploitation Technique | M ^{me} | Claire-Josette | Obame-Edou |
| 172 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Chef Département Sécurité / Sûreté / Qualité / Environnement | M. | Wodiaba | Samaké |
| 173 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Chef du Cabinet du Directeur Général | M. | Managa Bamba | Sankara |
| 174 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Cadre Sécurité | M ^{me} | Téné Issabre | Sanogo |
| 175 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Concepteur des Procédures de Vol | M. | Théodore | Tchuisseu |
| 176 | Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) | Responsable Sécurité | M. | Bakary | Tioro |
| 177 | ASECNA - Safir Delegation | Certification & Safety Expert | M. | Moustapha B. | Malam |
| 178 | ASECNA, Senegal Representative | Ingénieur Telecom | M. | Saydou | Ba |
| 179 | ASECNA, Senegal Representative | Responsable des Opérations à la REP/ASECNA | M. | Diaga | Basse |
| 180 | ASECNA, Senegal Representative | Représentant de l'ASECNA au Sénégal | M. | Abdoulaye | Diouf |
| 181 | ASECNA, Senegal Representative | Chargé de Contrôle en route | M. | Mamadou | Mbodji |
| 182 | ASECNA, Senegal Representative | Chef Unité Energie Balisage | M. | Camille | Ribeiro |
| 183 | ASECNA, Senegal Representative | Responsable de l'Unité AIM à la REP/ASECNA | M. | Ali | Sarr |
| 184 | Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organization (BAGASOO) | Executive Director | M. | Emmanuel | Akature |
| 185 | Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) | Director Africa Affairs | M ^{me} | Boni | Dibate |



| | | | | | |
|-----|--|---|-----------------|-----------------------|--------------|
| 186 | Commission de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) | Directeur de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures et des Transports | M. | Eddie Justin | Mbanza |
| 187 | Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - Southern African Development Community (COSCAP-SADC) | Regional Flight Safety Inspector-Operations | M ^{me} | Suzette | Nieuwoudt |
| 188 | Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - West African Economic and Monetary Union (COSCAP-UEMOA) | Coordonnateur pour le Programme des audits/inspections de sûreté | M. | Tcha - Didjorè Deybou | Bah-Traore |
| 189 | Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - West African Economic and Monetary Union (COSCAP-UEMOA) | Inspecteur | M. | K. Jacques | Douka |
| 190 | Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - West African Economic and Monetary Union (COSCAP-UEMOA) | Team Leader | M. | L. Christophe | Kielwaser |
| 191 | Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme - West African Economic and Monetary Union (COSCAP-UEMOA) | Directeur des Transports aériens/ Coordonnateur Régional COSCAP-UEMOA | M ^{me} | Irène | Seka |
| 192 | COSCAP-UEMOA/DATC | Commissaire | M. | Augustin | Tompieu-Zouo |



| | | | | | |
|-----|--|---|-----------------|-----------------|---------------------|
| 193 | East African Co-operation - East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency (EAC-CASOA) | Executive Director | M. | Barry | Kashambo |
| 194 | Economic Community of Central African States - Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (ECCAS-CEEAC) | Expert en Aéronautique | M. | Ernest | Ilang'ikwa Bonkanya |
| 195 | Economic Community Of West African States (ECOWAS) | Head Air Transport Unit | M. | Paul-Antoine M, | Ganemtore |
| 196 | Economic Community Of West African States (ECOWAS) | Commissioner | M. | Ebrima | Njie |
| 197 | International Air Transport Association (IATA) | Regional Director - SFO | M ^{me} | Tanja | Grobotek |
| 198 | International Air Transport Association (IATA) | Assistant Director | M. | Sidy | Gueye |
| 199 | International Air Transport Association (IATA) | Senior Vice President, Safety and Flight Operations | M. | Kevin | Hiatt |
| 200 | International Air Transport Association (IATA) | Africa Head - Airports, Passenger, Cargo and Security | M. | Hassim | Pondor |
| 201 | International Air Transport Association (IATA) | Area Manager, Central and West Africa | M. | Fabrice | Sahiri |
| 202 | Roberts FIR | Secretary General | M. | Mamady | Kaba |
| 203 | Roberts FIR | Chief of ATS | M. | Philip Bobson | Trye |
| 204 | Rwanda Civil Aviation Authority | Safety Manager | M. | Andrew | Mutabaruka |
| 205 | Sao Tome and Principe | Conseiller du Ministre pour l'aviation et représentant du Ministre aux cérémonies | M. | Isidoro | Alamao |
| 206 | Sao Tome and Principe | Président de l'Institut National de l'Aviation Civile | M. | Marcos | Conceicao |
| 207 | Aéroport de Cap Skirring, Sénégal | Délégué Régional | M. | Sidy Bouya | Fall |
| 208 | Aéroport de Tambacounda, Sénégal | Délégué Régional | M. | Meissa | Fall |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|---------------------|---------|
| 209 | Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), Sénégal | Conseiller | M. | Mathiaco | Bessane |
| 210 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Directrice de l'Exploitation et des Opérations Aéroportuaires | M ^{me} | Awa Gueye | Diagne |
| 211 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef Pôle Navigation Aérienne | M ^{me} | Seynabou | Dieye |
| 212 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef de Sureté | M. | Serigne Moustapha | Gaye |
| 213 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef du Département des Operations Aéroportuaires | M. | Mamadou | Gningue |
| 214 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Coordonnateur Sûreté | M. | Ousmane | Gueye |
| 215 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef du Pôle SMS/SMQ | M ^{me} | Mame Yacine | Kebe |
| 216 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef Département Equipement | M. | Ibrahima | Touré |
| 217 | Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) | Chef Unité SMS | M. | Ibrahima | Wane |
| 218 | Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes du Sénégal | Chef de Département Gestion des Fréquences | M. | Khalilou | Niane |
| 219 | Bureau CNS | Chef | M. | Souleymane | Fall |
| 220 | Haute Autorité de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (HAALSS) | Chef de Service Sûreté | M. | Papa Ismael Masseck | Ndiaye |
| 221 | Haute Autorité de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (HAALSS) | Conseiller en Sûreté et Sécurité du Secrétaire Général | M. | Assane | Seck |
| 222 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Directeur Contrôles, Sécurité et Qualité | M. | Arona | Cisse |



| | | | | | |
|-----|---|---|----|----------------|--------|
| 223 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Président du Conseil de Surveillance | M. | Mamadou | Dieng |
| 224 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef du Service Sécurité et Normes d'Aérodromes | M. | Badara | Diop |
| 225 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Secrétaire Général | M. | Mamina | Kamara |
| 226 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef Département Sécurité / Qualité | M. | Amadou B. | Mbodj |
| 227 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Directeur General de l'ANACIM | M. | Magueye Marame | Ndao |
| 228 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef Département Contrôle | M. | Ndéné | Ndiaye |
| 229 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Head of Security and Facilitation Department | M. | Moussa | Ndiaye |
| 230 | Sénégal, Agence Nationale de l'aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | SSP/SMS Manager | M. | Mamadou | Niang |
| 231 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef du Département Contrôle Technique | M. | Mamadou | Sy |
| 232 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Directeur du Transport Aérien | M. | Mansour | Sy |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|---------------|---------------|
| 233 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef du Département Économie du Transport Aérien | M ^{me} | Marie | Sy Ndiaye |
| 234 | Sénégal, Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) | Chef du Département Navigation Aérienne | M. | Ndoumbe Niang | Thioune |
| 235 | Sierra Leone Civil Aviation Authority | Finance Manager | M. | Moses Tiffa | Baio |
| 236 | Sierra Leone Civil Aviation Authority | AVSEC Inspector | M. | Chernor Ahmed | Bangura |
| 237 | Sierra Leone Civil Aviation Authority | Acting Director General | M. | Abu Bakarr | Kamara |
| 238 | Sierra Leone Civil Aviation Authority | Chairman | M. | Victor E.O. | Spaine |
| 239 | Singapore, Civil Aviation Authority of Singapore | Head (School of Aviation Safety and Security) | M. | Huei Wang | Kang |
| 240 | Singapore, Civil Aviation Authority of Singapore | Director (International Relations) | M ^{me} | Eileen | Poh |
| 241 | Singapore, Civil Aviation Authority of Singapore | Senior Assistant Director | M ^{me} | Doris | Song |
| 242 | Singapore, Civil Aviation Authority of Singapore | Senior Assistant Director | M. | Roy | Toh |
| 243 | Singapore, Civil Aviation Authority of Singapore | Director General | M. | Ong Heng | Yap |
| 244 | South Africa | Security Analyst | M ^{me} | Hazel | Mbowane |
| 245 | South Africa | Security Analyst | M. | Armand | van Eeden |
| 246 | South Africa, ICAO | Representative of South Africa on the Council of ICAO | M. | Levers | Mabaso |
| 247 | South African Civil Aviation Authority | General Manager of Air Safety Infrastructure | M. | Gabriël H. | Bestbier |
| 248 | South African Civil Aviation Authority | General Manager | M. | Mpho | Lebogo |
| 249 | Sudan Civil Aviation Authority | A/ Director Aviation Safety Department | M. | Yahia | Elhoda |
| 250 | Sudan Civil Aviation Authority (CAA) | Deputy Director General Sudan CAA | M. | Yousif | Ibrahim Ahmed |
| 251 | Sudan Civil Aviation Authority | Director | M. | Hassan | Salih |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----|-----------------|----------------|
| 252 | Swaziland Civil Aviation Authority | Director General | M. | Solomon | Dube |
| 253 | United Republic of Tanzania, ICAO | Representative of the United Republic of Tanzania on the Council of ICAO | M. | Raphael | Bokango |
| 254 | United Republic of Tanzania, Civil Aviation Authority, Air Navigation Service | Head of Flight Procedure Design unit | M. | Peter Erasto | Chinyama |
| 255 | Togo | Responsable Administration et Ressources Humaines | M. | Ognadou | Ognatan |
| 256 | Togo, ANAC -TOGO | Directeur Général de l'ANAC Togo | M. | Latta | Dokisime Gnama |
| 257 | Togo, ANAC -TOGO | Inspecteur Principal Navigation Aérienne et Aérodromes/Chef Service Navigation Aérienne | M. | Pelenguei | Magnourewa |
| 258 | Togo, ASAIGE | Responsable en Sûreté et Gestion de Crise | M. | Ognatan | Ognodou |
| 259 | Togo, SALT | Chef Service Sécurité Sûreté Facilitation | M. | Bali | Koutiba |
| 260 | Tunisie, Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) | Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne | M. | Mohamed | Rejeb |
| 261 | Tunisie, Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) | Chef de la Division de Suivi de la Sécurité de la Navigation Aérienne | M. | Mohamed Amin | Walha |
| 262 | EUROCONTROL & Turkish DGCA | President of the PC and Deputy Director General | M. | Haydar | Yalcin |
| 263 | United Arab Emirates, General Civil Aviation Authority | Assistant Director General, Aviation Safety Affairs | M. | Ismaeil | Al Blooshi |
| 264 | Uganda Civil Aviation Authority | Director of Airports and Aviation Security | M. | John | Kagoro |
| 265 | Uganda Civil Aviation Authority | Managing Director | Dr. | Rama Wenceslaus | Makuza |
| 266 | Uganda Civil Aviation Authority | Director ANS | M. | Richard Mujungu | Ruhesi |
| 267 | Uganda, ICAO | Representative of Uganda to ICAO | M. | Kabbs | Twijke |
| 268 | United Nations | Fuel Technician | M. | Benson | Muisyo |
| 269 | United Nations Office for West Africa | Conseiller | M. | Nicolas | Guinard |



| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|----------|---------------|
| 270 | United Kingdom | Business Manager | M. | Liam | Byrne |
| 271 | United States, Department of Transportation (DoT) | Director, International Transportation and Trade | M ^{me} | Julie | Abraham |
| 272 | United States, Department of Transportation (DoT) | Senior Advisor/Manager Safe Skies for Africa Program | M ^{me} | Shelia | Helton-Ingram |
| 273 | United States, Department of Transportation (DoT-OST) | Assistant Secretary for Aviation and International Affairs | M ^{me} | Susan | Kurland |
| 274 | United States, Federal Aviation Administration (FAA) | Director, Air Traffic Safety Oversight Service | M. | Anthony | Ferrante |
| 275 | United States, Federal Aviation Administration (FAA) | Senior International ATC Operations Officer, ATO International Office – Europe, Africa, Middle East Group | M. | Kevin | Haggerty |
| 276 | United States, Federal Aviation Administration (FAA) | FAA Representative in Africa, FAA Office of International Aviation | M ^{me} | Moira | Keane |
| 277 | United States, Federal Aviation Administration (FAA) | Director, Africa, Europe and Middle East Office FAA Office of International Aviation | M ^{me} | Kate | Lang |
| 278 | United States, Federal Aviation Administration (FAA) | Manager, Africa, Europe and Middle East Office, FAA Office of International Aviation | M ^{me} | Chris | Sharp |
| 279 | Zambia Department of Civil Aviation | Team Leader EU Aviation Project | M. | Branko | Kochovski |
| 280 | Zambia Department of Civil Aviation | Director General of Civil Aviation | M. | Gabriel | Lesa |
| 281 | Zambia Department of Civil Aviation | Managing Director | M. | Robinson | Misitala |

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 1

Contexte — Quel chemin avons-nous parcouru vers
l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans la région ?
Pouvons-nous faire davantage pour appuyer le développement
du transport aérien ?

1 SÉANCE 1 : CONTEXTE — QUEL CHEMIN AVONS-NOUS PARCOURU VERS L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LA RÉGION ? POUVONS-NOUS FAIRE DAVANTAGE POUR APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN ?

1.1 M. Mohamed Elamiri présente l'état de la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région AFI. Dans le cadre de son intervention, il informe les participants au symposium de la croissance continue du trafic aérien à l'échelle mondiale. Il rappelle les objectifs de sécurité de l'aviation convenus par les ministres participant à la Conférence sur la sécurité de l'aviation tenue à Abuja (Nigéria) en juillet 2012, et qui ont été entérinés par le Sommet des chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2013. Sa communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Session%201%20-%20ICAO,%20DD-SMM%20-%20Setting%20the%20scene.pdf

1.1.1 S'agissant des objectifs ayant trait au bilan de sécurité, M. Elamiri souligne que les efforts déployés pour aider la région AFI ont donné des résultats tangibles. Les chiffres actuels montrent que la région évolue dans la bonne direction, vers une réduction progressive du taux d'accident en Afrique afin de s'aligner sur la moyenne mondiale d'ici fin 2015 et une baisse des accidents liés aux pistes et aux impacts sans perte de contrôle (CFIT).

1.1.2 Pour ce qui est des objectifs relatifs à la supervision réglementaire, M. Elamiri indique que tous les États doivent s'efforcer de créer des autorités de l'aviation civile plus solides et autonomes, et il exhorte les sept États qui continuent à avoir des préoccupations significatives de sécurité (SSC) à s'y attaquer en toute priorité, et tous les États africains à accroître progressivement, jusqu'à un minimum de 60 %, leur note de mise en œuvre effective des résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. En ce qui concerne les États ayant atteint cet objectif, il les invite à amorcer l'application de pratiques de gestion de la sécurité, notamment les programmes nationaux de sécurité (PNS), et à s'assurer que tous les prestataires de services mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) d'ici à la fin de 2015 pour faire face aux risques propres au système aéronautique. À cet égard, M. Elamiri précise que les récentes mesures correctives mises en œuvre par le Sénégal, le Burkina Faso et Madagascar ont conduit à la réalisation de l'objectif d'une note de mise en œuvre effective de 60 %. Il rappelle que 26 plans d'action de l'OACI ont été élaborés, soumis, et acceptés par les ministres responsables du transport aérien pour aider ces États à atteindre les objectifs relatifs à la supervision réglementaire. En particulier, M. Elamiri signale l'amélioration des résultats de l'USOAP par domaine technique dans la région AFI et relève que le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été élargi, comme moyen d'appuyer les progrès accomplis dans les domaines qui continuent à accuser du retard sur les objectifs, c'est-à-dire les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), les services de navigation aérienne (ANS) ainsi que les aérodromes, routes aériennes et aides au sol (AGA). L'amélioration réalisée par les États grâce aux processus relatifs à la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP est également mise en évidence. Par ailleurs, M. Elamiri montre l'amélioration potentielle de l'USOAP dans la région AFI, qui peut découler de la mise en œuvre effective des mesures proposées par les États pour remédier aux insuffisances identifiées durant le cycle de l'approche systémique globale (CSA) de l'USOAP.

1.1.3 La dernière série d'objectifs de sécurité a trait à la participation de l'industrie, qui consiste à soumettre toutes les compagnies aériennes africaines à un audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'Association du transport aérien international (IATA) et à effectuer la

certification de l'ensemble des aérodromes internationaux d'ici à 2015. M. Elamiri note que l'initiative du Conseil international des aéroports (ACI) intitulée « Excellence en matière de sécurité des aéroports » (APEX) peut aider les autorités aéroportuaires à atteindre cet objectif. Il relève que l'APEX aide les membres de l'ACI à améliorer leur niveau de sécurité et de conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, en effectuant un examen de sécurité sur place. L'équipe d'examen de sécurité de l'ACI identifie les lacunes en matière de sécurité, tout comme elle établit un plan d'action/de mise en œuvre permettant à l'aéroport d'accueillir de remédier à ces vulnérabilités. Dans le cadre de ce programme lancé en 2011 à Lomé (Togo), quatre examens de sécurité en Afrique ont été effectués entre 2011 et 2013, et sept seront réalisés en 2014. Pour de plus amples informations à ce sujet, consulter le site www.aci.aero/apex.

1.1.4 En ce qui concerne la navigation aérienne, M. Elamiri informe l'assistance que la priorité de l'OACI dans ce domaine est la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN). Il remarque que lors de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, les États ont convenu d'établir de toute urgence un plan d'exécution de la PBN afin d'assurer la mise en œuvre de la procédure d'approche avec guidage vertical (APV) pour les extrémités de toutes les pistes aux instruments d'ici à 2016. M. Elamiri indique que la mise en œuvre de la PBN en Afrique est à la traîne par rapport à la moyenne mondiale, et il encourage les États de la région AFI à transmettre leur plan d'exécution de la PBN aux bureaux régionaux compétents en vue d'accélérer la réalisation de la PBN, eu égard en particulier aux approches avec guidage vertical, et à appuyer le Programme africain de procédures de vol (AFPP) en y participant activement.

1.1.5 Enfin, M. Elamiri ouvre le débat en posant la question suivante : pouvons-nous faire davantage pour appuyer le développement du transport aérien dans la région AFI ?

1.2 M. Amadou Ousmane Guitteye, Directeur général de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), donne son point de vue sur la situation relative à la performance en matière de navigation aérienne dans la région AFI. Il indique que même si la part de marché du transport aérien en Afrique demeure modeste, le risque a augmenté avec la croissance du trafic aérien d'un taux de près de 7 %. L'amélioration de la sécurité du transport aérien dans la région AFI est donc jugée essentielle dans le contexte d'un développement durable et d'une intégration efficace des économies africaines dans le marché mondial.

1.2.1 M. Guitteye souligne que l'ASECNA se préoccupe fortement des enjeux et des défis auxquels est confrontée la sécurité du transport aérien dans la région AFI, en précisant que toutes les parties prenantes doivent créer davantage de synergies afin d'améliorer considérablement la sécurité dans la région.

1.2.2 M. Guitteye indique que la coopération et l'harmonisation au niveau mondial, régional et bilatéral faciliteront sans aucun doute la mise en place de programmes favorables à l'application de pratiques optimales et à moindre coût. Il souligne que la coopération et la coordination des efforts de renforcement des capacités sont souhaitables à tous les niveaux aux fins d'efficacité, en particulier entre les partenaires de la même plate-forme ou entre les États et les organisations.

1.2.3 M. Guitteye salue en outre les mesures du Plan AFI pour la Sécurité de l'aviation en Afrique élaborées par l'OACI et les objectifs de sécurité d'Abuja adoptés par l'Union africaine, en

indiquant que l'ASECNA, en tant que prestataire de services de navigation aérienne, contribue à assurer l'amélioration continue de la sécurité dans l'ensemble de son espace aérien et apporte un appui à ses États membres dans les domaines de la formation, de la préparation de l'audit et du renforcement des capacités des administrations de l'aviation civile.

1.2.4 Il signale par ailleurs que l'ASECNA continue d'intensifier ses efforts visant à contribuer à l'amélioration du taux de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans la région AFI. Cet engagement et cette contribution de l'ASECNA sont réalisés par les bureaux de l'AFPP et le programme du système mondial de navigation par satellite (GNSS) de l'AFI, qui se trouvent tous à Dakar, pour le compte de l'ensemble des États africains. M. Guitteye invite également tous les États africains à adhérer et à apporter leur appui à l'AFPP, dont les activités démarreront officiellement dans les semaines à venir.

1.2.5 Concluant son intervention, M. Guitteye souligne le besoin, pour les autorités africaines compétentes, de s'abstenir de toute ingérence politique dans les questions techniques de l'aviation. Une telle ingérence est considérée comme une des plus grandes menaces à la sécurité de l'aviation et a eu une incidence même sur les chefs de file africains du continent.

1.3 Dans ses propos liminaires, le Colonel Dokisime Gnama Latta, Vice-président de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), rappelle la Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique, qui décrit en détail les engagements de haut niveau pris par les ministres de fournir un cadre commun de référence en matière d'initiatives et d'objectifs de sécurité de l'aviation aux fins de mise en œuvre dans la région AFI. Ces initiatives et objectifs sont couverts par le plan d'action qui comprend des politiques, des exigences institutionnelles et réglementaires, et des dates-butoirs précises.

1.3.1 Le Colonel Latta indique en outre que les objectifs d'Abuja sont alignés sur les objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité qui ont été introduits récemment dans le programme de travail du Plan AFI. Il relève qu'il y a lieu de rationaliser, de mettre à jour et de consolider ces éléments. Il souligne la volonté politique et l'appui mis en évidence lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique et qui ont considérablement facilité la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation dans la région AFI, le renforcement de la supervision réglementaire et l'amélioration de la performance en matière de sécurité.

1.3.2 Le représentant de la CAFAC indique que la Conférence a prescrit que la CAFAC établisse des mécanismes efficaces de suivi et d'établissement de rapports pour cette Déclaration ainsi que d'autres initiatives régionales et résolutions. La CAFAC a adopté le mécanisme de surveillance et de suivi élaboré par l'OACI. Des demandes d'informations ont été transmises à toutes les parties prenantes pertinentes, notamment les États africains, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'ACI Afrique, l'OACI et l'IATA en juin 2013, pour faciliter les efforts de surveillance et de suivi des initiatives visant à atteindre les objectifs de sécurité. Le Colonel Latta signale qu'en février 2014, quatre États seulement, à savoir l'Afrique du Sud, l'Éthiopie, la République-Unie de Tanzanie et le Togo avaient répondu à la demande de la CAFAC sollicitant des informations à intégrer dans le cadre de surveillance.

1.3.3 Le Colonel Latta indique que lors de la deuxième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Afrique et océan Indien (RASG-AFI), cette situation a été reconnue dans le cadre de

l'examen du document de travail présenté par la CAFAC et intitulé « Conclusion 2/2 : mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs de sécurité d'Abuja ». Il rappelle que les « États sont vivement encouragés à s'approprier et à réaliser les objectifs de sécurité de l'aviation d'Abuja et ce faisant, à fournir à la CAFAC des informations et des données sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre, aux fins de suivi au fur et à mesure des besoins ».

1.3.4 Si la seule source disponible de données sur le niveau d'atteinte des objectifs de sécurité est le tableau de bord régional des performances en matière de sécurité élaboré par l'OACI, le Colonel Latta signale qu'afin d'appuyer les États africains pris à titre individuel, la CAFAC aurait toujours besoin de données propres à chaque État pour contribuer au suivi de la réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja. Il conclut son intervention en encourageant l'ensemble des États et des organisations internationales à fournir ces informations à la CAFAC pour appuyer le suivi des objectifs.

1.4 M. Peter Bombay, Chef adjoint de l'unité chargée de la sécurité de l'aviation à la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (CE), présente le point de vue de cette dernière en tant que partenaire à la sécurité aéronautique dans cette région. Il entame son intervention en soulevant un certain nombre de problèmes qui existent en Afrique, tout en précisant toutefois qu'ils ne sont pas propres au continent. Il relève que les fonds publics sont de plus en plus rares et que dans les contextes financiers difficiles les pouvoirs publics doivent opérer des choix, la sécurité de l'aviation n'étant pas toujours considérée comme une priorité. Il signale que beaucoup d'États africains ont du mal à acquérir la masse critique nécessaire pour soutenir un système efficace de supervision de la sécurité, et que la rétention du personnel qualifié peut se révéler difficile, car la concurrence pour le personnel formé et qualifié se fait sentir à l'échelle mondiale. En égard au renforcement de la coopération régionale, il souligne que cela implique un transfert de pouvoirs, une démarche qui n'est d'ordinaire pas naturelle pour les administrations nationales. Dans les États où l'aviation connaît une croissance très rapide, il arrive souvent que les autorités aéronautiques ne gèrent pas la situation ou ne disposent pas des moyens nécessaires pour soutenir le rythme de cette croissance relativement à leur rôle de supervision.

1.4.1 S'agissant des problèmes qui ne touchent pas uniquement l'Afrique, mais qui s'y posent avec un degré d'acuité supérieur à la moyenne, M. Bombay rappelle l'instabilité qui règne à la tête des autorités de l'aviation civile (AAC) et se traduit par des difficultés à concevoir et à mettre en œuvre une vision à long terme. Il souligne par ailleurs la complexité des cadres régionaux, comme le Groupe de l'accord de Banjul (BAG), l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'ASECNA, et la CAFAC de l'Union africaine (UA). Il rappelle le fait que dans certains États, l'instabilité quant au poste de directeur général de l'aviation civile devient un problème de sécurité que doivent reconnaître les chefs d'État. La difficulté liée à la rétention du personnel opérationnel qualifié est plus grande en Afrique que dans toutes les autres régions du monde. M. Bombay signale que les salaires des administrations sont encore moins compétitifs sur le marché mondial que ceux que peuvent proposer les administrations des pays plus riches. La situation est parfois meilleure dans les cas où il existe une AAC indépendante, mais en raison de niveaux d'activité quelquefois faibles, la base des taxes et redevances requises pour financer l'AAC est étroite.

1.4.2 M. Bombay évoque l'idée selon laquelle l'aviation est un secteur « réservé aux riches », avec pour conséquence qu'il est souvent difficile de « vendre » les effets positifs considérables d'une

aviation sûre sur le tourisme et le commerce et partant, sur l'ensemble de l'économie. Il relève que cette impression constitue également, pour l'Union européenne et ses États membres, un problème qui entrave leurs efforts d'assistance technique, car il est difficile de convaincre les agences de développement de fournir des ressources suffisantes pour l'assistance technique, dans le domaine de l'aviation en général et de la sécurité aéronautique en particulier, comme investissement clé dans le développement d'un pays donné, et à plus forte raison dans les régions où l'absence ou les coûts de l'infrastructure routière à longue distance rendent l'aviation encore plus importante.

1.4.3 M. Bombay fait cependant valoir les raisons qui invitent à l'optimisme pour l'Afrique. Il souligne que les perspectives et la croissance économiques du continent sont porteuses de promesses. Les structures politiques [par exemple l'UEMOA, la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)] et les structures techniques (ASECNA par exemple) régionales existantes ainsi que les engagements politiques au niveau du continent — notamment la Déclaration d'Abuja — et des partenaires à la coopération, montrent l'intérêt porté à l'amélioration de la sécurité et de la navigation aérienne dans la région. M. Bombay déclare que si des progrès ont été accomplis, il convient de veiller à ce que les chefs d'État unissent leurs efforts pour maintenir l'impulsion donnée à l'atteinte des objectifs convenus par l'ensemble des États africains.

1.4.4 M. Bombay évoque le besoin de solutions durables. Au niveau national, il note que des ressources suffisantes et des conditions d'emploi appropriées sont nécessaires pour remédier à la déconnexion et au fonctionnement parfois difficile des administrations nationales responsables de la supervision de la sécurité. Il encourage les États à promouvoir des AAC autonomes et dotées de leurs propres ressources, en citant la résolution de la CAFAC qui préconise déjà cette mesure, et l'abandon des échelles salariales du personnel administratif.

1.4.5 Au niveau continental, M. Bombay indique que les synergies et la coopération entre divers projets de coopération technique financés par des sources différentes permettront de rationaliser les efforts communs, d'éviter les chevauchements et de mettre collectivement l'accent sur les besoins les plus pressants. Ces mesures influeront positivement sur la sécurité en tant que rendement de chaque investissement.

1.4.6 Concluant son intervention, M. Bombay souligne que la sécurité de l'aviation doit être reconnue au plus haut niveau, l'aviation étant la condition sine qua non de la croissance économique. Les autorités aéronautiques compétentes doivent disposer de ressources suffisantes pour s'acquitter efficacement de leurs tâches de supervision de la sécurité. La dotation des organisations en personnel suffisant et indépendant est également mise en relief. M. Bombay déclare qu'il est essentiel de vaincre la réticence des administrations nationales de l'aviation à créer des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) puissantes et efficaces, car un tel appui politique contribuerait à attirer l'aide financière étrangère. Il souligne que le succès de leurs efforts communs visant à améliorer la sécurité de l'aviation passe par la coopération régionale, et il cite le programme d'inspecteurat coopératif (CIS) de l'AFI comme un bon exemple de cet effort de coopération. Il conclut en relevant que des progrès importants ont été accomplis, mais qu'il reste encore à faire pour atteindre nos objectifs. Il réitère que la Commission européenne et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) continueront d'appuyer une amélioration plus poussée de la sécurité en Afrique.

1.5 M^{me} Catherine Lang, Directrice du Bureau Europe, Afrique et Moyen-Orient de la *Federal Aviation Administration* (autorité fédérale de l'aviation civile, FAA) des États-Unis, exprime sa gratitude pour l'occasion qui lui est offerte de représenter le ministère des Transports des États-Unis, le Ministre M. Foxx, et l'administrateur de la FAA, M. Michael Huerta, et de faire le point à la fois sur le Programme de sécurité des espaces aériens pour l'Afrique (SSFA) et les initiatives de la FAA dans la région AFI. Elle rappelle qu'en 1998, le président Clinton avait créé le SSFA pour aider les États africains à améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation ainsi que la navigation aérienne, tout en encourageant l'autosuffisance technique. La sécurité des espaces aériens, indique-t-elle, continue de faire partie du Programme Afrique de la Maison-Blanche, et elle constitue un élément important du programme d'action du président Obama.

1.5.1 M^{me} Lang indique que le programme SSFA est souple et doit son succès au recours à l'expertise non seulement de la FAA, mais aussi du *National Transportation Safety Board* (conseil national de la sécurité des transports, NTSB), de la *Transportation Security Administration* (administration de la sûreté des transports, TSA), et d'autres partenaires du Gouvernement des États-Unis qui travaillent de concert avec l'AFI. Elle note qu'il y a 16 ans, le ministère des Transports a commencé à travailler avec 10 États africains, mais que le programme a évolué et adopté une approche plus régionale, dans la logique de l'appui de l'Union africaine et de l'OACI aux RSOO, afin d'optimiser sa portée.

1.5.2 En ce qui concerne l'appui fourni par ce programme, M^{me} Lang signale que le NTSB assure la formation en matière d'enquête sur les accidents partout sur le continent, il offre une formation sur le tas durant les enquêtes sur les accidents, et il apporte un concours sous forme de formation approfondie sur le tas à l'agence d'enquête sur les accidents du Gouvernement kenyan et à l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA).

1.5.3 S'agissant de la formation, M^{me} Lang déclare que la TSA et la FAA ont formé des milliers de professionnels de la sécurité et de la sûreté de l'aviation en Afrique. La représentante de la FAA confirme par ailleurs le partenariat encouragé avec les parties prenantes de l'AFI. Elle donne la parole à M^{me} Connie Hunter, qui a assuré la gestion de cette initiative d'aide depuis son lancement et qui assiste à la réunion, et elle présente la nouvelle gestionnaire du Programme, M^{me} Shelia Helton-Ingram.

1.5.4 M^{me} Lang indique qu'à l'avenir, le Ministre des Transports (M. Foxx) s'intéressera à des programmes précis, mesurables et pouvant être définis en termes concrets, et que l'administrateur de la FAA Huerta a redoublé l'engagement en faveur de l'initiative « Global Leadership », en accordant la priorité aux besoins de la FAA sur une base axée sur les données. Par conséquent, M^{me} Lang signale que la FAA a envoyé à ses partenaires africains un questionnaire d'enquête auquel ont répondu 22 États et 17 organisations, dont l'OACI, la CAFAC, l'AFRAA, l'ASECNA, l'IATA et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA). Soixante et onze pour cent des informateurs souhaitent que la FAA poursuive son assistance technique, notamment les programmes de formation et la formation sur le tas. Les domaines prioritaires d'assistance technique et de formation identifiés grâce à cette initiative sont la sécurité de l'aviation (formation sur le tas et formation des inspecteurs de sécurité dans les opérations) ; la navigation aérienne [aide aux mises à niveau par blocs du système de l'OACI (ASBU), formation en anglais aéronautique et formation continue ou avancée] ; et les aérodromes (certification des aérodromes, formation en inspection des aérodromes et formation en gestion du risque animalier). Ces priorités coïncident avec celles de l'OACI et les objectifs de sécurité

d'Abuja. Pour aborder ces domaines prioritaires, la FAA encourage des initiatives de sécurité du Plan AFI, comme la création d'équipes de sécurité des pistes pour les aéroports exposés à un risque élevé de sortie de piste, l'aide à la certification des aérodromes et les initiatives relatives aux services de navigation aérienne.

1.5.5 Pour ce qui est de la navigation aérienne, M^{me} Lang relève l'accent supplémentaire mis sur ce domaine par le Plan AFI, et elle présente M. Kevin Haggerty, l'agent de liaison international du trafic aérien pour l'Afrique de la FAA. Elle précise que la FAA a participé aux réunions du Groupe d'analyse des incidents et du Groupe d'action tactique de l'ATS tenues à Johannesburg en mars, et elle a organisé des rencontres avec l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA), la *Civil Air Navigation Services Organisation* (organisation des services de navigation aérienne civile, CANSO), l'IATA et l'ASECNA pour identifier les indicateurs axés sur les données et les moyens de coopérer dans ce domaine. M^{me} Lang confirme l'engagement de la FAA en faveur de la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI, et de l'interopérabilité d'un système mondial de navigation aérienne. Elle souligne en outre que la responsabilité de la supervision des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) incombe à chaque État. M^{me} Lang présente ensuite M. Tony Ferrante, Directeur des services de supervision du trafic aérien de la FAA, qui assiste au Symposium et a partagé son expérience dans ce domaine lors de la séance 2.

1.5.6 Concluant son intervention, M^{me} Lang réitère l'intérêt du ministère des Transports/de la FAA pour l'affinage des initiatives potentielles qui peuvent être mises en œuvre collectivement au cours des deux à trois prochaines années, et invite les participants à faire connaître leurs vues sur les initiatives suggérées.

1.6 M^{me} Tanja Grobotek, Directrice régionale Afrique de l'Association du transport aérien international (IATA), exprime sa satisfaction de participer à ce symposium et à la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique tenue à Abuja (Nigéria) en juillet 2012. À cet égard, elle rappelle que les initiatives et les objectifs ont été adoptés par les ministres responsables du transport aérien et élaborés par les organes de régulation et l'industrie — les mêmes parties prenantes qui assistent à ce symposium. Si les objectifs sont difficiles à atteindre, elle reconnaît qu'ils sont considérés comme réalistes et réalisables.

1.6.1 Elle indique qu'un des domaines que doivent privilégier les prestataires de services est celui de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. À mesure de la croissance du trafic, le système de l'aviation devient plus complexe ; toutes les parties prenantes doivent donc coopérer pour faire face aux nouveaux risques de sécurité associés au développement du système de l'aviation. M^{me} Grobotek signale qu'il est nécessaire de passer d'une analyse proactive à une autre prédictive des données en Afrique. Les pratiques de gestion proactive de la sécurité étant axées sur les données, il s'avère nécessaire de faciliter la collecte et l'analyse d'informations permettant d'identifier et d'atténuer les risques propres à son système aéronautique, et M^{me} Grobotek préconise la consolidation et la collaboration des bases de données abritées par diverses parties prenantes.

1.6.2 M^{me} Grobotek évoque l'objectif d'Abuja qui requiert que toutes les compagnies aériennes africaines fassent l'objet d'un audit IOSA d'ici fin 2015. Elle indique que l'IATA travaille avec les exploitants disposés à se soumettre à l'audit IOSA et leur fournit de l'aide et de la formation. Elle souligne le besoin, pour les organes de régulation, de garder le cap et d'appuyer cette initiative en

encourageant leurs compagnies aériennes certifiées à réaliser ce programme. M^{me} Grobotek signale que de nombreux exploitants se sont adressés à l'IATA pour solliciter de l'aide en vue de l'IOSA, simplement pour se faire dire que leur type d'opérations n'est pas éligible à l'audit IOSA, car ils exploitent des aéronefs en deçà du poids maximal de décollage de 5 700 kg. L'IATA a saisi l'occasion offerte par le nombre élevé d'exploitants et le volume important de vols effectués hors du champ d'application de l'IOSA pour utiliser toutes les synergies raisonnables fournies par l'IOSA aux fins d'élaboration d'un nouveau programme d'évaluation à l'intention de l'industrie intitulé « évaluation normalisée de la sécurité de l'IATA » (ISSA), lequel pourrait satisfaire les besoins de tous les exploitants qui désirent améliorer leur niveau de sécurité, mais ne relèvent pas du champ d'application de l'IOSA.

1.6.3 Enfin, M^{me} Grobotek souligne également l'appui de l'IATA aux opérations sans papiers et encourage les États à alimenter la base de données des permis d'exploitation aérienne (AOC). L'intégration des données dans ce système permettra de rationaliser et de faciliter la conduite des opérations dans cette région du monde. En décrivant le lien existant entre les compagnies aériennes et les services de navigation aérienne, elle exhorte les États à mettre en œuvre la méthodologie de l'ASBU, en rappelant que les compagnies aériennes dépendent du service de navigation, et à leur tour les ANSP compétent aussi sur les compagnies aériennes pour rendre l'équipement des aéronefs conforme à l'utilisation des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM).

1.7 L'animateur indique que les principaux problèmes en Afrique demeurent le roulement des directeurs généraux dans certains États, le besoin continu de former et de retenir le personnel technique, et la création de RSOO pour aider les États à exercer les fonctions de supervision de la sécurité. Il salue aussi les initiatives d'aide du programme SSFA et de la Commission européenne. Il encourage par ailleurs tous les États à alimenter la base de données de l'AOC qui facilitera des opérations harmonieuses à l'échelle mondiale. Il invite ensuite les participants à poser des questions.

1.7.1 Le directeur général de l'AAC de la Mauritanie cherche à savoir si l'OACI vise à requérir de tous les États qu'ils certifient et supervisent les ANSP, et si cette organisation œuvre à l'élaboration d'indicateurs et au suivi des services de navigation aérienne. Il sollicite ensuite les opinions des partenaires sur le Centre de formation pour l'Afrique.

1.7.1.1 En réponse, M. Guitteye indique que la responsabilité de la prestation des services de navigation aérienne incombe à l'État et que l'OACI a fourni des documents d'orientation à cet égard. L'État doit veiller à ce que ces services soient fournis conformément aux exigences internationales. M. Elamiri ajoute que l'OACI et en particulier la Commission de navigation aérienne envisagent l'élaboration de ces exigences et indicateurs, et que la question du suivi dans ce domaine sera également examinée lors de la réunion du Comité directeur du Plan AFI qui suivra le symposium.

1.7.1.2 En ce qui concerne le Centre de formation pour l'Afrique, M^{me} Lang relève que la FAA considère la formation comme une priorité pour la sécurité. Elle indique que la FAA est prête à appuyer l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) et déterminée à œuvrer dans ce sens dans la région.

1.7.2 Le gestionnaire du projet d'assistance de l'Union européenne en Zambie soulève la question des financements en faveur de l'aménagement des infrastructures en Afrique. Il signale que les ressources sont recueillies par les gouvernements pour la fourniture des services, mais ne sont pas

nécessairement investies dans l'aviation. Il demande aux partenaires à la sécurité de l'aviation de faire part à l'assistance de leurs opinions au sujet de l'utilisation des redevances au profit de l'aviation.

1.7.2.1 Le Colonel Latta souligne la nécessité d'établir une séparation effective et claire entre l'autorité de régulation et les prestataires de services, pour encourager le respect des principes de sécurité contenus dans la Convention relative à l'aviation civile internationale et des exigences connexes. S'agissant du financement, il indique qu'il convient de déterminer les moyens de faciliter l'investissement des redevances d'utilisation et des taxes perçues dans l'infrastructure aéronautique. M. Guitteye fait observer qu'il est essentiel de faciliter la croissance du trafic pour générer des recettes qui doivent être investies dans les services fournis.

1.7.3 Le représentant du Soudan demande s'il est nécessaire que les AAC soient indépendantes et s'il faut éviter l'ingérence politique.

1.7.3.1 M. Guitteye déclare qu'entre le ministre responsable de l'aviation civile et l'AAC, il doit exister une coopération étroite reposant sur un dialogue ouvert et sur la transparence. Les autorités doivent cependant s'abstenir de toute ingérence politique dans les fonctions techniques des AAC exercées sous l'égide des directeurs généraux de l'aviation civile.

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 2

**Quels sont les principaux efforts déployés par les partenaires
à la sécurité de l'aviation pour appuyer l'amélioration de
la performance en matière de sécurité de l'aviation et
de navigation aérienne ?**



2

SÉANCE 2 : QUELS SONT LES PRINCIPAUX EFFORTS DÉPLOYÉS PAR LES PARTENAIRES À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR APPUYER L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DE NAVIGATION AÉRIENNE ?

2.1 M. Farid Zizi, Président de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, ouvre la séance en posant la question de savoir si les sujets ci-après sont perçus comme étant des défis pour les partenaires de la sécurité de l'aviation :

- a) Partenariat, coopération ou assistance ?
- b) Renforcement des capacités et autonomie ?
- c) Conformité optique ou progrès substantiels ?
- d) D'accord pour la formation, mais comment retenir à long terme les employés compétents ?
- e) Culture juste : comment être transparent sans paraître peu sûr ?

2.2 M. Moussa Halidou, Président du Plan AFI, présente la situation relative au Plan AFI, au Groupe régional de sécurité de l'aviation — Afrique (RASG-AFI) et au Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG). Cette présentation met en exergue l'historique et le contexte du Plan AFI, ses objectifs, l'état d'avancement de son exécution, la synergie et la coopération, ainsi que les perspectives de ce programme et les défis auxquels il fait face. La communication de M. Halidou est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%202%20-%20AFI%20Plan%20Steering%20Committee%20-%20Overview%20of%20the%20AFI%20Plan,%20APIRG%20and%20RASG-AFI%202.pdf

2.2.2

M. Halidou indique que les objectifs du Plan AFI sont les suivants :

- a) renforcer les capacités des autorités de l'aviation civile en matière de supervision de la sécurité ;
- b) améliorer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et aux pratiques optimales de l'industrie ;
- c) accroître le nombre d'employés qualifiés au niveau de l'industrie et de la supervision ;
- d) améliorer la qualité des inspecteurs et d'autres employés de l'aviation civile grâce à la formation ;
- e) assurer la mise en œuvre rapide des systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation pour les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes ; et
- f) améliorer l'assistance en matière de supervision fournie aux États les moins avancés.

2.2.3

M. Halidou signale que le programme de travail du Plan AFI a été articulé autour de trois axes d'intervention pour atteindre ses objectifs, à savoir :

- a) permettre aux États de créer et de maintenir un système de supervision de la sécurité ;
- b) aider les États à remédier aux insuffisances identifiées dans un délai raisonnable ; et
- c) renforcer la culture de la sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques.

2.2.4 S'agissant de l'aide considérable octroyée par cette initiative, il indique qu'un appui a notamment été fourni pour créer ou consolider les RSOO dans les régions des entités ci-après :

- a) États du Groupe de l'accord de Banjul (BAG) ;
- b) Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) ;
- c) Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) ;
- d) Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ;
- e) États de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et Mauritanie ; et
- f) Sept États partenaires (Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Libye, Somalie et Soudan).

2.2.5 Au total, 60 cours et ateliers de formation ont été organisés dans les domaines ci-après, au profit de plus de 2 230 agents issus de divers États de la région AFI.

- a) inspecteurs nationaux de la sécurité (GSI-OPS) ;
- b) inspecteurs nationaux de la sécurité (GSI-AIR) ;
- c) inspecteurs nationaux de la sécurité (GSI-PEL) ;
- d) inspecteurs nationaux de la sécurité (aérodrome) ;
- e) programme national de sécurité (PNS) et système de gestion de la sécurité (SGS)
- f) sécurité du transport des marchandises dangereuses ;
- g) médecine aéronautique ; et
- h) Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS).

2.2.6 Pour appuyer l'harmonisation des activités de formation dans la région AFI, le Plan AFI a encouragé et facilité la création de l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO). M. Halidou signale que l'assemblée constitutive de l'AATO s'est tenue à Abuja (Nigeria) du 12 au 14 avril 2013.

2.2.7 Jusqu'en 2013, 28 plans d'action de l'OACI étaient acceptés au niveau ministériel pour aider les États à remédier aux carences au chapitre de la sécurité identifiées par l'USOAP, en proposant un train complet de mesures correctives d'ordre technique et politique.

2.2.8 M. Halidou signale par ailleurs qu'il existe une étroite coordination et une bonne synergie entre le Plan AFI, l'APIRG et le RASG-AFI.

2.2.9 M. Halidou présente ensuite son point de vue et les défis identifiés qu'il convient de relever pour poursuivre l'exécution du Plan AFI, compte tenu des trois axes d'intervention :

- a) aider les États concernés à résoudre les préoccupations significatives de sécurité (SSC) ;
- b) appuyer les plans d'action de l'OACI et le Programme d'inspectorat coopératif — Afrique-océan Indien (AFI-CIS) ;
- c) contribuer au renforcement des capacités grâce à la formation ;
- d) promouvoir et consolider les RSOO ; et
- e) encourager la synergie avec tous les groupes régionaux.

2.2.10 M. Halidou indique enfin que le Plan AFI aidera les États à atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja, notamment l'augmentation progressive de la note de mise en œuvre efficace des résultats de l'USOAP de l'OACI, pour la porter à 60 % au minimum.

2.3 M. Norbert Lohl, Directeur de la certification à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), présente l'assistance technique et les projets en cours d'exécution dans la région AFI. Cette communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Session%202%20-%20EASA.pdf.

2.3.1 M. Lohl indique que le règlement européen portant création de l'AESA stipule que l'Agence doit coopérer avec les autorités des pays tiers et les organisations internationales compétentes dans le domaine de la sécurité de l'aviation. Il signale que l'AESA s'acquitte de cette mission partout dans le monde et, en particulier, dans la région AFI où elle gère trois projets financés par l'UE : appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique (SIASA), projet de sécurité aérienne en Afrique centrale (CAASP) et au Malawi.

2.3.1.1 Outre ces projets précis, M. Lohl déclare que l'AESA invite aussi les parties intéressées à participer aux rencontres spécifiques qu'elle organise, comme la quatrième édition du Forum sur la coopération internationale (FCI) qui aurait lieu du 11 au 12 juin 2014 à Cologne (Allemagne) ou des ateliers/séances de formation particuliers. À la demande de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA), l'AESA a élaboré un outil de gestion des données sur la sécurité dénommé SOFIA, qui est en cours de diffusion dans la région AFI et dans le reste du monde.

2.3.1.2 M. Lohl informe les participants que l'AESA ne travaille pas de façon isolée, mais coordonne ses interventions avec différents partenaires présents sur le terrain, notamment l'OACI et son Plan AFI (coordination assurée par les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et son AFI-CIS, les partenaires financiers comme la Banque africaine de développement (BAD) ou la Banque européenne d'investissement (BEI). Il souligne que grâce à ces mesures, l'AESA contribue à la réalisation des objectifs de sécurité de haut niveau adoptés lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation tenue en juillet 2012 à Abuja (Nigéria).

2.3.2 M. Lohl fait ensuite le point sur l'appui fourni par l'AESA à travers le projet SIASA qui a démarré en janvier 2013 et concerne tous les États d'Afrique subsaharienne. Il indique que ce projet vise à :

- a) assurer l'élaboration de normes et procédures de sécurité régionales communes qui sont conformes aux exigences internationales en matière d'aviation civile (normes de l'OACI) et, à terme, aux règles de sécurité de l'aviation de l'UE ; et
- b) contribuer à la création de RSOO efficaces et durables, grâce à l'aide institutionnelle et à la formation du personnel.

2.3.2.1 Les participants sont informés de la phase de mise en route du projet SIASA, pendant laquelle l'AESA a effectué des visites aux bureaux régionaux de Dakar et Nairobi, ainsi qu'à la CAFAC. Les RSOO et les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) existants ont également été contactés à des fins de coordination. À l'issue de ces rencontres, un plan d'action s'articulant autour des cinq piliers ci-après a été élaboré :

- a) aide aux États ayant des préoccupations de sécurité ;
- b) réglementation et documents d'orientation ;
- c) organisation d'ateliers ;
- d) organisation de séances de formation ; et
- e) activités organisationnelles.

2.3.2.2 M. Lohl indique que l'aide aux États commencera dès l'approbation de la sélection des États par un Comité directeur du projet. L'élaboration de règlements régissant les services de navigation aérienne (ANS) devrait démarrer le mois prochain, et le groupe de travail chargé de l'élaboration des procédures pour les services de navigation aérienne et l'exploitation technique des aéronefs ainsi que du document d'orientation est en cours de création. Le projet appuiera la participation des parties intéressées au quatrième FIC, qui aura lieu en juin 2014. M. Lohl ajoute qu'un atelier intitulé « Evolution des technologies — impact sur la navigabilité » est prévu en septembre 2014 et se tiendrait à Windhoek (Namibie). Une série de cours de formation sur les spécifications opérationnelles de l'AOC ont déjà été organisés, et une autre série de cours sur les facteurs humains suivraient. En regard aux activités organisationnelles, certaines missions de mise en œuvre de SOFIA ont déjà été effectuées.

2.3.3 M. Lohl fait par ailleurs le point sur le projet d'Amélioration du transport aérien en Afrique centrale (ATA-AC). Il indique que ce projet, qui a démarré en août 2013, cible les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC). L'objectif global du projet est de contribuer à la prévention des incidents et des accidents, ainsi qu'à la réduction du taux d'incidents et d'accidents dans le transport aérien, et ce :

- a) en aidant l'Agence régionale de supervision de la sécurité aéronautique (ASSA-AC) basée à N'Djamena (Tchad) à devenir opérationnelle ;
- b) en formant le personnel des autorités chargé de la sécurité de l'aviation (formation du personnel technique des autorités des États membres de l'ASSA-AC et de la CEEAC) ; et



- c) en élaborant un plan d'action pour rendre les principaux aéroports d'Afrique centrale conformes aux normes internationales.

2.3.3.1 M. Lohl indique que l'appui à l'agence régionale a déjà commencé et qu'un cours de certification des aérodromes a été organisé. Eu égard au plan d'action relatif aux principaux aéroports de la région, le projet se propose de se concerter dans la mesure du possible avec le Conseil international des aéroports (ACI) pour la mise en œuvre de l'APEx dans le cadre de cette initiative.

2.3.4 Enfin, M. Lohl présente aussi aux participants une mise à jour sur le projet d'amélioration de la supervision de la sécurité aérienne au Malawi (IASOM). Il indique que ce projet a pour objet de renforcer la capacité de l'autorité en matière de conformité aux normes internationales de l'aviation dans le domaine de la supervision de la sécurité aérienne, grâce à :

- a) des initiatives ciblées de renforcement des capacités et à la consolidation du cadre institutionnel et réglementaire, à l'application des normes de l'aviation civile internationale et, le cas échéant, à l'harmonisation avec les normes de l'UE ;
- b) la coopération avec les autorités/agences européennes de l'aviation et les parties prenantes pertinentes ; et
- c) l'appui à la politique.

2.3.4.1 M. Lohl précise que la phase de démarrage du projet s'est achevée en avril 2014 et que le plan d'action élaboré s'articule autour des cinq piliers ci-après :

- a) enquête sur les accidents d'aéronefs ;
- b) cadre réglementaire et institutionnel ;
- c) renforcement des capacités techniques et organisationnelles ;
- d) mise en œuvre du SOFIA ; et
- e) études sur l'aviation.

2.4 M. Mesfin Fikru, Directeur de la sécurité et des services techniques de la CAFAC, donne une présentation sur les activités d'aide à la sécurité réalisées par la CAFAC, en particulier le programme d'inspectorat coopératif de l'AFI (AFI-CIS). Cette communication est disponible à l'adresse [www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%202%20-%20AFCAC%20-%20AFI%20Cooperative%20Inspectorate%20Scheme%20\(AFI-CIS\)%202.pdf](http://www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%202%20-%20AFCAC%20-%20AFI%20Cooperative%20Inspectorate%20Scheme%20(AFI-CIS)%202.pdf).

2.4.1 M. Fikru indique que l'assemblée plénière de la CAFAC a adopté une décision visant à aider les États africains à réaliser un taux de 10 % d'amélioration annuelle de leur mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sécurité sur une période de deux ans, et à retirer l'ensemble des États africains de la liste de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) de l'OACI pendant la même période.

2.4.2 Pour atteindre ces objectifs de la décision adoptée par l'assemblée plénière de la CAFAC, cette dernière a lancé le projet AFI-CIS avec l'appui technique de l'OACI en août 2011.

2.4.3 M. Fikru précise que l'AFI-CIS a été conçu pour aider les États à élaborer et à exécuter efficacement des plans d'action correctrice de supervision de la sécurité, et à réaliser des activités de certification et de surveillance, conformément aux SARP de l'OACI et aux documents pertinents de l'OACI. Il souligne par ailleurs que les activités de l'initiative sont classées par ordre de priorité, comme suit :

- a) résolution des problèmes identifiés dans les conclusions relatives aux SSC ;
- b) retrait des États AFI de la liste MARB de l'OACI ; et
- c) résolution des carences en matière de supervision de la sécurité en général et amélioration des notes de mise en œuvre efficace.

2.4.4 M. Fikru indique en outre qu'un protocole d'accord est conclu entre la CAFAC, les États fournisseurs d'inspecteurs et les États d'accueil des missions AFI-CIS en tant que bénéficiaires, pour formaliser les méthodes de travail du programme. Le protocole d'accord jette la base de l'utilisation d'inspecteurs nationaux sélectionnés dans le cadre du programme. L'inspecteur AFI-CIS continue à être employé par son État, à condition toutefois que l'État s'engage à mettre à disposition les inspecteurs qualifiés qui ont été retenus dans le cadre du programme pour les missions AFI-CIS, conformément aux conditions du protocole d'accord. En outre, en conformité avec les conditions du protocole d'accord, les États bénéficiaires/d'accueil s'engagent à couvrir sans délai les coûts des services fournis par l'AFI-CIS.

2.4.5 Le protocole d'accord précise par ailleurs les responsabilités de la CAFAC en tant qu'organe d'exécution, et celles des bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi, en matière de fourniture de l'appui technique dont la CAFAC a besoin pour la mise en œuvre du projet. En outre, le protocole décrit les responsabilités des entités régionales compétentes qui participent au projet, comme les COSCAP et les RSOO.

2.4.6 M. Fikru souligne que les États africains ont été invités à signer le protocole d'accord de l'AFI-CIS pour la mise en œuvre du projet, et qu'en mai 2014, 43 États en tout et une RSOO l'avaient fait. Deux autres RSOO ont participé au projet en fournissant des inspecteurs qualifiés en attendant la signature du protocole d'accord.

2.4.7 Depuis le démarrage de l'initiative en décembre 2010, 18 missions d'assistance technique au total ont été effectuées dans 9 États. La CAFAC a financé toutes ces missions à l'exception de deux, et elle s'est efficacement concertée avec les RSOO/COSCAP pour éviter la multiplication inutile d'efforts et partant, assurer une utilisation efficace de l'expertise et des ressources disponibles.

2.4.8 M. Fikru indique qu'en tout, 14 inspecteurs qualifiés (issus de six États, deux COSCAP et une RSOO) ont été sélectionnés et ont suivi un stage de recyclage du 8 au 12 août à Dakar (Sénégal) avant leur affectation. La formation couvrait les obligations des États en matière de supervision de la sécurité, l'exploitation technique des aéronefs et les aspects de la navigabilité liés à la certification des exploitants aériens, ainsi qu'une revue systématique du plan d'action correctrice adopté par les États en réponse aux conclusions de l'audit de l'USOAP relativement aux questions du protocole.

2.4.9 M. Fikru insiste sur la coordination assurée avec les RSOO et les COSCAP pour promouvoir l'échange de rapports sur les travaux réalisés en vue de faciliter les activités de suivi. L'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation



(BAGASOO), le COSCAP-SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe) et le COSCAP-UEMOA ont participé activement à la mise en œuvre de l'initiative depuis son démarrage.

2.4.10 Les défis ci-après de la mise en œuvre de l'AFI-CIS ont été également été notés :

- a) absence de commentaires émis à temps par les États ayant reçu des missions AFI-CIS pour permettre un suivi efficace des progrès accomplis dans le cadre des missions relatives à l'aide fournie ;
- b) difficultés liées au calendrier des missions, en raison d'un manque de réponses fournies en temps utile par les États pendant les préparatifs de ces missions ;
- c) manque d'inspecteurs francophones des opérations aériennes, ce qui a une incidence négative sur la conduite de quelques-unes des missions comme prévu ; et
- d) pénurie de fonds : tout État bénéficiaire qui sollicite les services du projet AFI-CIS pour la réalisation de la certification, d'inspections, d'audits, etc. est tenu de couvrir les frais de déplacement et les indemnités journalières de subsistance des inspecteurs, conformément au protocole d'accord signé ; il y a toutefois eu un manque de coopération de la part des États à cet égard ; le projet était initialement conçu pour être financé grâce au recouvrement des coûts et avec des contributions des États donateurs ; cependant, depuis son démarrage, le projet est financé par la CAFAC, les coûts étant recouvrés seulement auprès de deux États.

2.5 M. Anthony Ferrante, Directeur du service de supervision de la sécurité de la circulation aérienne à la FAA des États-Unis, donne également une présentation sur les initiatives d'aide de la FAA en Afrique. Cette communication est disponible à l'adresse

www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Session%202%20-%20US%20FAA.pdf.

2.5.1 M. Ferrante indique que l'objectif de la FAA est d'améliorer régulièrement la sécurité des services de circulation aérienne et la gestion du trafic aérien à l'échelle mondiale en harmonisant les normes et les procédures, en promouvant une supervision axée sur les risques, en encourageant la collecte et l'échange de données ainsi que la prise de décision reposant sur les données, et en renforçant une culture de sécurité non répressive.

2.5.2 M. Ferrante déclare que l'OACI requiert la supervision des vastes domaines d'activités liées à la gestion du trafic aérien (ATM) et aux services de la circulation aérienne (ATS). Il indique en outre que la FAA a créé un nouvel organisme de supervision, le Service de supervision de la sécurité du trafic aérien (AOV), qui a beaucoup évolué depuis son lancement en mars 2005.

2.5.3 M. Ferrante souligne que l'AOV a mis en place un programme de qualification et de formation du personnel à l'intention de ses propres inspecteurs. En outre, il a créé un programme de qualification et de formation, et requiert des évaluations biennales de compétences pour les contrôleurs et les techniciens du trafic aérien. Par ailleurs, il a institué toutes les composantes importantes d'un système de surveillance axée sur les risques, et utilise un nombre de techniques pour résoudre les préoccupations de sécurité.



2.5.4 M. Ferrante conclut en signalant que chemin faisant, l'AOV a tiré beaucoup d'enseignements et a mis au point un certain nombre de stratégies de supervision de grandes organisations avec peu d'agents de régulation. L'AOV a accepté de chercher des occasions efficaces pour partager son expérience et les enseignements tirés de celle-ci avec les États africains. Il peut offrir un séminaire de familiarisation sur les stratégies pour gérer une organisation efficace de supervision de la gestion du trafic aérien. Il dispose de documents d'une trentaine d'heures destinés à appuyer cette initiative.

2.6 Conclusions et recommandations

2.6.1 Les conclusions ci-après sont adoptées lors de cette séance :

- a) l'Afrique doit coordonner ses besoins sur la base d'une approche régionale — et non de demandes nationales individuelles — coordonnée entre l'ensemble des parties prenantes par l'OACI dans le cadre du RASG-AFI et du Plan AFI ;
- b) l'engagement politique, au niveau ministériel et des chefs d'État, en faveur de l'aviation, de la sécurité aérienne et des organisations de supervision de la sécurité de l'aviation, est essentiel pour appuyer les systèmes de transport aérien et la croissance de celui-ci ;
- c) les organisations et la direction des AAC doivent être solides ;
- d) l'aide doit être fournie dans le cadre de partenariats ; les participants à la réunion ont exprimé leur gratitude à tous les bailleurs d'aide, notamment les États-Unis, l'Union européenne, les banques de développement et l'OACI, ainsi que les États ayant contribué au Fonds de sécurité et au Plan AFI de l'OACI ;
- e) il convient d'analyser la sécurité comme un système total, et non de façon séparée sur la base d'éléments individuels ; et
- f) il est possible de maintenir les ANSP comme éléments de la même agence gouvernementale que les AAC s'il existe une séparation organisationnelle et si l'on peut maintenir une supervision efficace de la sécurité ; à cet égard, la collaboration entre le prestataire de services et l'organe de supervision réglementaire est encouragée pour réduire au minimum les conflits ; la privatisation des ANSP ne doit être envisagée que si elle est financièrement avantageuse.

2.6.2 Les recommandations ci-après sont adoptées lors de cette séance :

- a) un terme doit être mis à la prolifération de nouvelles organisations dont les activités font double emploi avec celles d'organisations existantes ;
- b) la coopération et la coordination entre l'OACI, la CAFAC, les États, les RSOO, les COSCAP et les partenaires d'aide sont essentielles pour éviter les chevauchements et le gaspillage des ressources ;
- c) l'aide entre États est encouragée ;
- d) l'AESA doit inviter l'OACI au Forum sur la coopération internationale ;
- e) les États doivent détacher des inspecteurs auprès de l'AFI-CIS de la CAFAC comme contributions en nature ;

- f) les États doivent désigner des candidats à la formation sur la base d'une politique des ressources humaines, notamment les plans de recrutement, de formation et de rétention ; les fournisseurs de formation doivent choisir les candidats en se fondant sur des critères rigoureux ;
- g) les données sur la sécurité doivent être partagées pour éviter les chevauchements dans l'analyse et appuyer une prise de décision prédictive et axée sur les données ; et
- h) les États et les donateurs doivent appuyer les RSOO, mais il convient d'éviter le chevauchement des adhésions aux RSOO et des activités de celles-ci.

2.7

Les résultats préliminaires de la séance 2 figurent en pièce jointe.

PIÈCE JOINTE
RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|---|---------------------|-------------------|--|--------------------------|
| 2.1 | Appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique (SIASA) | Missions d'assistance régulation et orientation documents atelier formation SOFIA ECCAIRS RSOO | Fonds de l'UE | ? | Les États tireront parti de l'aide offerte | AESA |
| 2.2 | Projet de sécurité aérienne en Afrique centrale (CAASP) | ASSA-AC Formation Atelier Étude des aérodromes | Fonds de l'UE | ? | Les États tireront parti de l'aide offerte | AESA |
| 2.3 | Aide aux États pris à titre individuel | Cadre réglementaire et institutionnel d'enquête sur les accidents et incidents renforcement des capacités techniques et organisationnelles SOFIA Études sur la sécurité de l'aviation | Fonds de l'UE | ? | Les États demanderont de l'aide | AESA |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|---|---|-------------------|---|--------------------------|
| 2.4 | Appui à la mise en œuvre de la sécurité de l'ATM | Séminaire sur les stratégies de gestion d'une organisation de supervision efficace de l'ATM | Assistance technique des États-Unis | ? | OACI coordonnera la formation dans le cadre du Plan AFI | FAA des États-Unis |
| 2.5 | Programme de sécurité des espaces aériens pour l'Afrique | Formation | Assistance technique des États-Unis | ? | Les États tireront parti de la formation offerte | DOT |
| 2.6 | Audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) | Aide à la préparation des compagnies aériennes | Fonds de l'IATA | ? | Les compagnies aériennes demanderont de l'aide | IATA |
| 2.7 | AFI — Programme d'inspectorat coopératif (AFI-CIS) | Aide aux États pour la résolution des insuffisances liées au processus d'AOC | Financement de la formation et des missions des inspecteurs | ? | Appui offert par les Émirats arabes unis, qui doit être décrit en détail L'OACI envisage un appui du Fonds SAFE | CAFAC |
| 2.8 | Plan AFI | Projets d'aide | Fonds de la République de Corée dans le Fonds SAFE | 2016 | Les projets d'aide seront coordonnés par l'OACI | OACI |
| 2.9 | Plan AFI | Orientation sur les politiques de gestion des ressources humaines | | | Formation initiale en élaboration, formation continue, rétention des employés compétents à leurs postes | |
| 2.10 | Plan AFI, RSOO | Orientation sur les organisations régionales et infrarégionales de l'AFI | Émirats arabes unis | 2015 | Description précise des organisations régionales et infrarégionales et de leur mission ainsi que de leurs centres de coordination | OACI, CAFAC |

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 3

**Quels sont les cas de réussite dans la région AFI
et quels enseignements pouvons-nous en tirer ?**



3. SÉANCE 3 : QUELS SONT LES CAS DE RÉUSSITE DANS LA RÉGION AFI ET QUELS ENSEIGNEMENTS POUVONS-NOUS EN TIRER ?

3.1 M^{me} Iyabo Sosina, Secrétaire générale de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), anime les présentations données par des conférenciers du Soudan, de la Zambie, de la Mauritanie et de la Côte d'Ivoire.

3.2 Le Général Yousif Ibrahim Ahmed, Directeur général adjoint de l'Autorité de l'aviation civile (AAC) du Soudan, raconte l'histoire incroyable de la détermination extraordinaire de l'Autorité, sous la solide direction de hauts responsables, à résoudre la préoccupation significative de sécurité (SSC) ayant trait à la certification, en ce qui concerne l'octroi des permis d'exploitation aérienne (AOC), à la suite de la mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) effectuée en décembre 2011. À ce stade, il ne peut que saluer les efforts concertés que le Soudan a déployés dans un délai bref de trois mois pour non seulement permettre aux exploitants aériens concernés de reprendre leurs activités normales sans compromettre la sécurité, mais aussi de renforcer le système étatique de supervision de la sécurité. Le Général Ahmed déclare qu'une approche harmonisée et systématique au sein de l'organisation, reposant sur une utilisation optimale des ressources disponibles dans toute la mesure du possible, a permis à l'AAC du Soudan de résoudre cet imminent problème de sécurité, et conduit à des résultats extraordinaires que les États ont rarement pu obtenir dans ce domaine. Par ailleurs, il indique que le Soudan a mis en place un solide programme d'octroi d'AOC et de surveillance, comme l'illustre le fait que certains exploitants ont cessé leurs activités en raison de l'annulation de leur permis pour cause de non-satisfaction des exigences imposées grâce à des activités de surveillance continue, tandis que quelques nouveaux requérants d'AOC n'ont pas rempli effectivement les exigences en matière d'AOC fixées par l'État. Cette communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFlsymposium2014/Documents/Séance%203%20-%20Sudan%20-%20SSC%20experience.pdf.

3.3 M. Gabriel Lesa, Directeur par intérim du Département de l'aviation civile de la Zambie, fait part de l'expérience de son pays en matière de résolution de la SSC relative à l'octroi d'AOC, qui aurait été quasiment impossible sans un appui global et systématique du gouvernement, sans parler d'un investissement à long terme pour renforcer le système de surveillance de la sécurité. M. Lesa indique que cette issue favorable a été rendue possible en grande partie grâce à un nombre important de fournisseurs d'aide depuis l'identification de la SSC — parmi lesquels figure l'AFI-CIS de la CAFAC —, aux missions de l'équipe de sécurité du bureau régional (ROST) de l'OACI effectuées par le Bureau Afrique orientale et australe conformément au plan d'action de l'OACI, et à d'autres appuis fournis par l'Union européenne et divers autres donateurs. En outre, il convient tout particulièrement de saluer le fait que même après la résolution de la SSC, la Zambie a continué à consolider ses fonctions de supervision de la sécurité en prêtant attention au renforcement des capacités, en restructurant son organisation pour en faire une AAC autonome, en mettant à jour les règlements pertinents conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en recrutant de nouveaux dirigeants et en ajoutant du personnel technique qualifié, etc. Telle est exactement la façon dont beaucoup d'États ayant des SSC doivent procéder pour rendre leur système de sécurité plus durable et solide. Cette communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFlsymposium2014/Documents/Séance%203%20-%20Zambia%20-%20SSC%20experience.pdf.

3.4 M. Aboubekrine Seddigh Ould Mohamed El Hacen, Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile de Mauritanie présente une communication portant sur le résultat



extraordinaire enregistré par l'État en obtenant une note de mise en œuvre efficace de 60 % en un laps de temps bref. Une note globale de mise en œuvre efficace de 32 % avait été attribuée à l'issue de l'audit de l'approche systémique globale (CSA) de l'USOAP de l'OACI effectué en avril 2008. Sous la solide direction de l'AAC, un énorme investissement dans la restructuration de l'organisation et le recrutement d'agents techniques supplémentaires ont rendu possible l'augmentation de la note qui s'établit aujourd'hui à 73,94 %. Parmi les autres efforts ayant conduit à ce résultat figure la coordination concertée avec des partenaires dont l'OACI, la France, l'ASECNA et l'AESA. Par ailleurs, M. El Hacen indique que la Mauritanie a maintenant fixé une nouvelle cible de 85 % à atteindre en 2014 en renforçant de façon continue sa capacité de certification et de surveillance des exploitants aériens et des aérodromes, afin de s'aligner sur les objectifs de sécurité d'Abuja. À l'heure actuelle, l'État participe activement aux travaux du Groupe régional de sécurité de l'aviation de la région AFI (RASG-AFI), dans le cadre desquels il devrait contribuer à fournir un appui aux autres États ayant besoin d'aide.

3.5 M. Sinaly Silue, Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile de la Côte d'Ivoire, présente un excellent exemple de la façon dont un plan d'action efficace de l'OACI, conçu pour l'État, a été mis en place et a joué un rôle majeur dans la réalisation du renforcement de son système de supervision de la sécurité. Les résultats de l'ICVM effectuée en mars 2014 ont révélé provisoirement que la note globale de mise en œuvre efficace s'est accrue, passant de 43 à 55 %. L'État a conclu que parmi toutes les organisations, en dehors de l'OACI, seul le COSCAP-UEMOA lui a fourni une aide à long terme, et il ne pouvait même pas accéder aux prêts de la Banque mondiale en raison de la crise politique qu'a connue le pays. Néanmoins, l'État n'aurait pas pu enregistrer une si grande amélioration sans mettre en place le plan d'action de l'OACI. M. Silue souligne cependant que l'intensification des missions d'aide effectuées par l'équipe de sécurité du bureau régional de l'OACI (ROST) a considérablement contribué à cette performance. Il juge par ailleurs utile d'indiquer que des efforts bien organisés et concertés, déployés par le personnel de l'AAC en coordination avec le bureau régional pour mettre à jour et exécuter en temps utile le plan d'action correctrice (CAP) dans le Cadre en ligne de l'OACI constitue un autre facteur contributif. Cette présentation est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFlsymposium2014/Documents/Séance%203%20-%20Côte%20d%27Ivoire%20ANAC.pdf.

3.6 Résumé des discussions

3.6.1 Les cas de réussite et les enseignements tirés qui sont présentés par ces quatre États font bien comprendre que sans un engagement ferme des hauts responsables gouvernementaux, une équipe bien organisée et des efforts concertés de la part des particuliers et/ou des entités concernés, notamment l'industrie, il est impossible de remédier durablement et dans un délai raisonnable à des lacunes majeures de sécurité comme les SSC. C'est pourquoi le symposium recommande que ces enseignements tirés et ces pratiques optimales en matière de résolution des SCC et d'amélioration de la note de mise en œuvre efficace soient partagés avec tous les États ayant des SSC ou une note faible de mise en œuvre efficace. Parallèlement, les États ayant résolu avec succès des SSC et amélioré leur note de mise en œuvre efficace doivent être en mesure d'apporter un appui à ceux qui ont besoin d'aide. À cette fin, l'OACI doit aussi jouer un rôle important :

- a) en diffusant des informations pertinentes auprès des États ayant des SSC existantes ou de ceux dont la note de mise en œuvre efficace est faible ;



- b) en fournissant une aide continue, conformément au plan d'action établi de l'OACI, aux États ayant des SSC existantes ou à ceux dont la note de mise en œuvre efficace est faible ; et
- c) en appariant les États ayant besoin d'aide avec les États en mesure de leur fournir un appui pour résoudre leurs problèmes importants de sécurité.

3.7

Les résultats préliminaires de la séance 3 figurent en pièce jointe.

PIÈCE JOINTE
RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|--|------------------------------------|-------------------|---|---|
| 3.1 | Diffusion des enseignements tirés auprès des États ayant des SSC et/ou une faible note de mise en œuvre efficace, et recherche de donateurs répondant à leurs besoins | Résolution des SSC et des inefficacités majeures en matière de sécurité Renforcement des activités de supervision | Assistance technique et financière | Non disponible | Contributions volontaires d'États donateurs et de partenaires | OACI, CAFAC et d'autres États partenaires |
| 3.2 | Exécution des plans d'action de l'OACI | Résolution des SSC et des inefficacités majeures en matière de sécurité | Aide dans le cadre du Plan AFI | Non disponible | Poursuite de l'aide directe aux États (missions et formations de la ROST) | OACI/CAFAC |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 4

Quels sont les principaux défis et domaines porteurs au niveau régional ?

**4 SÉANCE 4 : QUELS SONT LES PRINCIPAUX DÉFIS ET DOMAINES PORTEURS AU NIVEAU RÉGIONAL ?**

4.1 M. Mam Sait Jallow, Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI, en sa capacité d'animateur, présente les conférenciers de la séance 4 et donne un aperçu global de celle-ci. Il souligne les trois thèmes des interventions, à savoir la formation, les organisations régionales de supervision de la sécurité, et les services de navigation aérienne dans la région AFI.

4.2 THÈME A) FORMATION

4.2.1 Le premier thème des interventions porte sur des questions de formation et de développement des ressources humaines en Afrique. Le Commandant Mostafa Hoummady, Chef du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) au siège de l'OACI, présente aux participants des stratégies détaillées de développement des ressources humaines, notamment la nécessité d'effectuer une analyse des besoins de formation comme premier pas vers l'identification des insuffisances et des lacunes dans la qualification du personnel de l'aviation. Cette communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFI_symposium2014/Documents/Séance%204-a-1%20-%20ICAO%20-%20Training%20and%20Human%20Resources%20Development%20Issues%20for%20Africa.pdf

4.2.1.1 Le Commandant Hoummady informe l'assistance du besoin manifeste, pour les États africains et les organisations privées intervenant dans le domaine de l'aviation civile, d'instaurer la pratique du développement et de la planification des ressources humaines. Il fait en outre part des nombreux efforts déployés par l'OACI pour cerner et résoudre le problème du renforcement des capacités des ressources humaines en Afrique. Parmi ces efforts, poursuit-il, figurent l'USOAP de l'OACI et la récente enquête mondiale. L'USOAP a montré que la disponibilité d'inspecteurs et d'agents publics qualifiés pour gérer la supervision de la sécurité de l'aviation civile est essentielle pour la création de systèmes durables de supervision de la sécurité en Afrique. Dans la même veine, l'enquête mondiale a révélé par ailleurs que l'Afrique est une des régions faisant face à une énorme demande de professions essentielles de l'aviation comme celles de pilote et de mécanicien d'entretien d'aéronef, et que la capacité actuelle de formation est insuffisante pour combler l'écart entre la croissance prévue et le personnel disponible.

4.2.1.2 Le Commandant Hoummady souligne que dans le cadre de la mise en œuvre de stratégies de développement des ressources humaines par les États africains et l'industrie dans le domaine de l'aviation, la formation et le déroulement de carrière des professionnels de l'aviation doivent par conséquent, à l'avenir, mieux répondre aux besoins du continent.

4.2.1.3 Il est déterminé que les défis de la mise en œuvre de la planification des ressources humaines en Afrique sont liés aux facteurs ci-après :

- a) la plupart des pays africains ne reconnaissent ni la place du secteur de l'aviation dans l'économie nationale ni sa contribution à celle-ci ;
- b) le recrutement et la formation axés sur la compétence ne sont pas utilisés, faute de définition des qualifications et des compétences normales pour les divers emplois liés à l'aviation, et les descriptions de postes sont très génériques dans la plupart des cas ;
- c) les besoins et les plans de formation ne sont ni établis ni mis en œuvre par les organisations privées, et la formation n'est fournie ni sur la base d'une analyse des besoins de formation, ni dans le but de renforcer et de maintenir des compétences précises ; et
- d) les stratégies de gestion des talents ne sont pas utilisées pour rendre le secteur de l'aviation plus attrayant.

4.2.1.4 Le Commandant Hoummady conclut en indiquant que les États africains doivent encourager les organisations privées menant leurs activités dans le secteur de l'aviation et les AAC à mettre en œuvre des modèles de planification des ressources humaines, en recourant à la gestion axée sur la compétence pour appuyer l'intégration de la planification des ressources humaines dans la planification des activités.

4.2.2 M. Sadamba Tchagbele donne son point de vue en tant que président de l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO).

4.2.2.1 Il réitère que la formation reste le meilleur outil de gestion permettant d'assurer la santé stratégique et la durabilité d'une entreprise moderne. Il met l'assistance au courant des initiatives récentes de formation aéronautique en Afrique, notamment l'initiative du Plan AFI relative à la création de l'AATO, qui a doté le continent de la première association du genre jamais créée dans le monde.

4.2.2.2 M. Tchagbele informe l'assistance que lors de la création de l'AATO, un manque d'harmonisation de la formation au niveau continental a été révélé. Outre les ressources de l'AATO, il exhorte les participants à envisager de s'inspirer de l'expérience de l'ASECNA en ce qui concerne les objectifs de la politique de formation de l'organisation, le programme de formation et la contribution globale à l'adoption de pratiques harmonisées dans ses institutions de formation qui appartiennent toutes au réseau TRAINAIR Plus.

4.2.2.3 M. Tchagbele termine en présentant la vision de l'AATO « de créer des ciels africains plus sûrs grâce à une formation aéronautique normalisée et de grande qualité », qui cadre avec les objectifs du symposium de l'AFI sur la sécurité de l'aviation.

4.2.2.4 En conclusion, les recommandations ci-après sont soumises à l'examen du symposium :

- a) encourager la création coordonnée de centres régionaux d'excellence ; et
- b) appuyer les activités de l'AATO.



4.2.3 M. Aziz Boulmane, le représentant suppléant du Maroc au Conseil de l'OACI, donne son point de vue sur les services de formation des inspecteurs en Afrique.

4.2.3.1 D'après lui, les résultats de l'USOAP de l'OACI ont révélé qu'à l'échelle mondiale il existe un écart entre les compétences requises et effectives, en plus d'un manque de politiques, plans et programmes adéquats de formation.

4.2.3.2 M. Boulmane souligne le profil requis du personnel de supervision de la sécurité, et émet une proposition sur le processus méthodologique et le plan d'actions correctrices permettant de remédier aux insuffisances de l'État dans le domaine de la formation et de la compétence du personnel. La liste des mesures proposées est reproduite ci-après :

- a) effectuer une analyse des causes profondes du problème ;
- b) identifier les compétences ciblées ;
- c) établir ou améliorer les politiques (s'il y a lieu) relatives aux questions de formation comme outil de gestion ;
- d) procéder à une analyse de l'écart entre l'état requis et réel ;
- e) déterminer et évaluer les besoins de formation ;
- f) analyser les objectifs qualitatifs et quantitatifs de formation par rapport aux normes et fonctions de sécurité ;
- g) élaborer des programmes de formation en termes de cours, d'activités, de programmes d'études et de durée ;
- h) mettre en œuvre un plan de formation visant différentes catégories de cours (formation périodique, spécialisée, des débutants, sur le tas) ; et
- i) conserver les dossiers de formation et évaluer l'impact sur la performance en matière de supervision de la sécurité.

4.2.3.3 M. Boulmane conclut en indiquant que la mise en place du processus et des activités ci-dessus requerrait une importante allocation budgétaire et la désignation en bonne et due forme d'un responsable de la formation chargé spécialement de l'élaboration du concept de la formation et de la gestion des ressources humaines.

4.3 THÈME B) ORGANISATIONS RÉGIONALES DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

4.3.1 M^{me} Irène Gnassou Seka, Directrice du transport aérien et Coordinatrice des projets de la Commission de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), informe les participants du problème des adhésions multiples aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

4.3.1.1 M^{me} Seka présente brièvement le contexte de la création et des objectifs du projet COSCAP-UEMOA. D'après elle, le projet COSCAP-UEMOA a été créé en 2006 dans le but de fournir de l'aide en matière de supervision de la sécurité aux huit États membres de l'UEMOA et à la Mauritanie, et de servir de projet pilote dans le cadre de l'évolution vers l'établissement des RSOO.

4.3.1.2 M^{me} Seka souligne les détails des processus institutionnels qu'il a fallu suivre pour créer la RSOO et qui requièrent une participation active des États à des réunions ministérielles et des ateliers d'experts visant à examiner et adopter les cadres réglementaires nécessaires traitant de la durabilité juridique, organisationnelle et financière de la RSOO. Elle reconnaît le concours apporté à cet effort par l'OACI et les partenaires au développement, notamment l'AESA et le ministère des Transports des États-Unis.

4.3.1.3 M^{me} Seka informe l'assistance que le processus de transition relatif à la création de l'Agence communautaire de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile (ACSAC) en tant qu'institution spécialisée autonome autorisée en vertu du traité portant création de l'UEMOA a été amorcé en 2007 et se trouve actuellement à son stade final, car il a été signé par un certain nombre d'États membres lors de la Conférence des chefs d'État tenue à Dakar en octobre 2013. L'assistance est également informée du programme de financement de l'ACSAC qui comprendra une subvention de l'UEMOA et une redevance passagers déjà approuvée.

4.3.1.4 M^{me} Seka souligne que les objectifs de l'ACSAC engloberont les politiques communes en matière de sûreté et de sécurité, l'harmonisation des règlements et l'application d'outils de supervision de la sécurité, la réduction du taux d'accident et l'amélioration continue de la note de mise en œuvre efficace des SARP de l'OACI.

4.3.1.5 M^{me} Seka attire l'attention de l'assistance sur la prolifération des RSOO dans la région d'Afrique occidentale et centrale dans le cadre des nombreuses initiatives régionales, d'où la possibilité de double emploi. Face à ce risque, il a été jugé essentiel de mettre en place une coordination efficace, aussi a-t-il été proposé qu'un accord soit conclu entre ces nombreuses initiatives, afin d'éviter une multiplication inutile d'efforts par les différentes initiatives régionales sur la sécurité.

4.3.1.6 En conclusion, M^{me} Seka recommande que les participants au symposium encouragent les organismes donateurs et les partenaires au développement à appuyer la création ainsi qu'une opérationnalisation efficace et rapide d'initiatives régionales.

4.3.2 Le Commandant d'escadre (retraité) Emmanuel Akatue, Directeur exécutif de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), prend ensuite la parole pour donner aux participants des informations sur le passage du COSCAP à la RSOO et sur la durabilité continue de cette dernière.

4.3.2.1 Selon le Commandant Akatue, le passage à une RSOO serait normalement précédé d'un processus d'introspection sous forme d'analyse des insuffisances pour déterminer si les objectifs du COSCAP ont été atteints de manière satisfaisante et si le projet est prêt à être institutionnalisé grâce à la création d'une RSOO. Il énumère les étapes conduisant à la création d'une RSOO, notamment l'élaboration d'un plan d'activité après la réalisation de l'étude de faisabilité, pour déterminer sa durabilité. Il souligne que l'étude doit porter sur des questions relatives à l'organigramme, au

recrutement du personnel et au mécanisme de financement, la dernière étape conduisant à la signature d'un accord ou d'un traité sur la création de la RSOO.

4.3.2.2 Le Commandant Akatue souligne que les fonctions d'une RSOO seraient normalement une extension de celles du COSCAP existant. Il relève toutefois qu'une RSOO est dotée d'une personnalité juridique internationale ainsi que d'un organe directeur et d'un conseil d'administration formé d'ordinaire des directeurs généraux de l'aviation civile des États membres et du dirigeant de la RSOO.

4.3.2.3 Le Commandant Akatue souligne par ailleurs que l'étude de faisabilité doit traiter adéquatement des questions liées à l'emplacement du secrétariat ou du siège de la RSOO, en tenant compte de facteurs comme les obligations de l'État hôte, la sûreté, le coût de la vie, la facilité de déplacement, les défis culturels, la disponibilité d'une source d'alimentation stable en électricité, les services Internet, etc. Ces facteurs sont considérés comme étant très importants, compte tenu de leur influence directe sur l'aptitude de la RSOO à attirer, recruter et retenir le personnel, et sur les charges d'exploitation directes de la RSOO.

4.3.2.4 Le Commandant Akatue informe les participants que la nature des défis d'une nouvelle RSOO détermine sa durabilité et que ces problèmes sont généralement liés à la durabilité administrative et financière, ainsi qu'à la disponibilité et à la rétention du personnel compétent.

4.3.2.5 Il fait remarquer que le recrutement du personnel technique qualifié pourrait être difficile, compte tenu de l'absence d'exigences normalisées en matière de qualification et d'expérience chez les États membres, de l'incertitude eu égard à la sécurité de l'emploi à la RSOO, et du caractère peu compétitif de la structure des rémunérations.

4.3.2.6 Le Commandant Akatue signale que la question de la durabilité financière constitue le plus grand défi, en relevant que même si les contributions sur une base proportionnelle au financement du COSCAP ont peut-être été possibles, les RSOO peuvent avoir de plus grands besoins prévus en dotation, des activités accrues nécessitant un budget nettement plus élevé avec une augmentation correspondante des contributions des États membres. Il présente à l'assistance l'idée d'imposer une redevance comme moyen plus durable de financement et comme l'ont recommandé l'étude de la Banque mondiale sur le PASO (Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique) et l'étude de l'IATA relative à la RSOO de l'UEMOA (ACSAC) qui n'a pas encore été créée.

4.3.2.7 En conclusion, les recommandations ci-après sont soumises à l'examen du symposium :

- a) offrir une rémunération compétitive, dans le but d'attirer et de retenir du personnel technique compétent et qualifié ;
- b) établir les RSOO comme agences d'entités régionales plus vastes, ou créer séparément les RSOO sur la base d'accords conclus avec ces entités régionales et qui permettent à ces dernières de collaborer avec elles et de leur fournir un appui financier, d'où leur durabilité accrue ;

- c) fusionner les RSOO existantes pour réduire les frais généraux et augmenter le nombre de contributeurs ; et
- d) solliciter des dons d'organismes bailleurs d'aide comme la Banque mondiale, la BAD, le ministère des Transports des États-Unis et l'AESA de l'Union européenne, etc., qui ont généralement appuyé le renforcement des capacités.

4.3.3 M. Barry Kashambo, Directeur exécutif de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA), présente son point de vue sur la délégation de fonctions à une RSOO.

4.3.3.1 Il réitère que la délégation de fonctions aux RSOO renvoie à une pratique qui consiste, pour un État ou un groupe d'États contractants d'une région ou sous-région, à déléguer certaines ou une partie de leurs tâches obligatoires afin d'améliorer la conformité aux SARP de l'OACI, d'augmenter leur note de mise en œuvre efficace des huit éléments essentiels d'un système de supervision, et de s'assurer de l'adoption des normes, procédures et pratiques d'exploitation minimales requises par la Convention relative à l'aviation civile internationale.

4.3.3.2 M. Kashambo attire l'attention de l'assistance sur les fonctions qui peuvent être facilement déléguées à une RSOO en vue d'atteindre un objectif commun d'amélioration de la conformité et de consolidation des systèmes de supervision. Ces fonctions ont notamment trait à l'harmonisation des règlements et des documents d'orientation technique, aux activités de certification et de surveillance, à la formation du personnel technique, au processus d'octroi de licences au personnel, à la diffusion d'informations techniques et/ou à l'opérationnalisation du programme de partage des experts techniques.

4.4 THÈME C) SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION AFI

4.4.1 M^{me} Claire Josette Obame Edou, Directrice des opérations de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), traite de la situation relative à la fourniture des services de navigation aérienne dans la région AFI.

4.4.2 M^{me} Edou présente la situation des services de navigation aérienne (ANS) en mettant l'accent sur ceux qui sont fournis par l'ASECNA. Elle met en outre en exergue les défis qui se posent compte tenu de la croissance prévue du trafic et des préoccupations des parties prenantes quant à la congestion du trafic, la sécurité des espaces aériens et la mise au point de technologies de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

4.4.2.1 M^{me} Edou donne aux participants des précisions sur les différents types d'ANSP prévus par la loi, la complexité de la structure des espaces aériens dans la région AFI, la performance en matière de sécurité du point de vue des accidents et des incidents ainsi que l'impact des conflits armés sur l'utilisation de l'espace aérien.

4.4.2.2 Elle souligne par ailleurs les défis qui se posent dans les différents domaines ci-après :

- a) AIM : passage de l'AIS à l'AIM ;

- b) CNS :
- 1) communication : protection de la bande C et mise en œuvre des CPDLC des régions plus vastes
 - 2) navigation : mise en œuvre de la PBN, coût élevé de la campagne WGS84, vulnérabilité du signal GNSS
 - 3) surveillance : suivi à effectuer, cas d'urgence
- c) ATM : coordination civile et militaire, non-disponibilité du FLP ;
- d) MET : cisaillement du vent et fiabilité des prévisions ; et
- e) SAR : signature de protocoles d'accord entre les États AFI et les pays mieux équipés.

4.4.2.3 En conclusion, M^{me} Edou indique que la région AFI fait face à des défis liés à la sécurité de la navigation, à l'extension de la capacité de son espace aérien et à l'amélioration de l'efficacité des vols en vue de la mise en place d'un solide système d'aviation qui est à la fois économiquement viable et sensible à l'environnement. Avec l'accroissement de la présence militaire dans l'espace aérien de la région, il convient d'améliorer la coordination et l'application de la réglementation.

4.4.3 M. Frederic Legrand, gestionnaire du programme des procédures de vol d'AFI, présente une stratégie pour aller de l'avant avec une capacité africaine durable de mise en œuvre de la PBN, notamment la conception et l'utilisation des procédures de vol aux instruments, grâce à la création de l'AFPP. Il indique que les États africains sont invités à devenir des États participants en signant le Document du programme (ProDoc).

4.4.3.1 M. Legrand invite les États à appuyer cette importante initiative en signant le Document du programme et en fournissant des ressources adéquates. Il souligne en outre que les donateurs et les promoteurs peuvent aussi apporter des contributions à ce programme sous forme de fonds, d'apports en nature et/ou de détachement du personnel.

4.5 Les résultats préliminaires de la séance 4 figurent en pièce jointe.

PIÈCE JOINTE
RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---------------------------------------|--|---|-------------------|---|---|
| 4.a.1 | Développement des ressources humaines | Mise en œuvre par les États de stratégies et de plans de développement des ressources humaines | Appui de l'OACI (Plan AFI) Appui de l'Union africaine (politique de l'aviation civile africaine) | 31 décembre 2015 | Formation des gestionnaires des ressources humaines. Formation d'experts des différents domaines. Normalisation des compétences. Harmonisation de la formation. Recours à la formation axée sur les compétences | OACI |
| 4.a.2 | | Élaboration de programmes/plans de formation | Appui des États de l'OACI | 31 mai 2015 | Élaboration d'un programme de formation sur la base d'une politique solide de formation. | États de l'OACI – directeurs généraux des AAC |
| 4.b.1 | Durabilité des RSOO | Protocoles d'accord avec les communautés économiques régionales (CER) pour l'appui institutionnel et financier | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Rédaction du protocole d'accord ; réunion des chefs des CER ; signature des protocoles d'accord. | Conseil d'administration des RSOO ; chefs des CER, président de l'OACI et |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|----------------------------------|--|---|-------------------|---|--|
| | | | | | | secrétaire général de la CAFAC. |
| 4.b.2 | | Mise en œuvre d'une redevance | Appui de l'OACI CAFAC | 31 décembre 2014 | Accord des États membres ; désignation des agences de recouvrement ; mise en œuvre | Conseil d'administration des RSOO, Conseil des ministres et président de l'OACI |
| 4.b.3 | | Fusion et intégration des RSOO dans des entités plus grandes | CER CAFAC OACI | 31 mai 2016 | Évaluation du nombre optimum et de la configuration des RSOO. Élaboration d'une stratégie/d'un plan de mise en œuvre | Conseil d'administration des RSOO, président des CER, secrétaires généraux de l'OACI et de la CAFAC. |
| 4.b.4 | Délégation de fonctions aux RSOO | Renforcement des systèmes et des capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté. Lettres officielles du protocole d'accord entre les RSOO et les États sur les fonctions déléguées. | Financement durable et adéquat ; personnel suffisant et qualifié ; volonté politique et engagement de la direction. | Continue | Promotion et création de RSOO solides et dotées de mécanismes de financement adéquat et durable ; création de RSOO solides et dotées de mécanismes de financement adéquat et durable ; mise en commun des ressources ; identification précise des fonctions devant être déléguées aux RSOO. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC ; chefs des CER ; directeurs généraux des RSOO |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---------------------|-------------------|--|--|
| 4.c.1 | Séparation des fonctions des organes de régulation de celles des exploitants des services de navigation aérienne | Séparation claire des fonctions des organes de régulation de celles des prestataires de services | Appui de l'OACI | 31 décembre 2015 | Revue de la loi et de la mission des entités aéronautiques ; identification des entités aéronautiques et fourniture à celles-ci de ressources adéquates. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC. |
| 4.c.2 | | Renforcement de la mise en œuvre de la PBN dans le cadre de l'AFPP | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Adhésion des États à l'AFPP | OACI ASECNA États |
| 4.c.3 | | Résolution du problème des messages et données opérationnels manquants (plans de vol, OPMET, etc.). | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Examen/mise en œuvre des conclusions pertinentes de l'APIRG | OACI ASECNA États |
| 4.c.4 | | Promotion progressive de la coopération entre les ANSP et de l'intégration des espaces aériens en vue de services harmonieux de navigation aérienne. | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Programme des ateliers de coordination civile/militaire (à l'échelle mondiale et régionale) Conclusion des lettres d'accord entre les états sur le SAR, et établissement et mise à l'épreuve des plans d'urgence. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC. |

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 5

Quels sont les principaux défis et domaines porteurs pour les États ?

5 SÉANCE 5 : QUELS SONT LES PRINCIPAUX DÉFIS ET DOMAINES PORTEURS POUR LES ÉTATS ?

5.1 M. Meshesha M. Belayneh, Directeur régional du Bureau Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI, procède à une présentation générale des thèmes à examiner dans le cadre de la séance 5 du symposium, notamment la création et le renforcement des AAC, l'octroi de permis d'exploitation aérienne, la certification des aérodromes et le passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité. Il souligne l'importance du processus de certification relativement aux SSC identifiées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI (USOAP), soit des questions dont traitent les objectifs de sécurité d'Abuja et qui sont en harmonie avec le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

5.1.1 M. Belayneh passe ensuite la parole à M. Matthew Baldwin, Directeur de l'aviation et des transports internationaux à la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, et à M. Haydar Yalçin, Président du Conseil provisoire d'Eurocontrol et Directeur général adjoint à la Direction générale de l'aviation civile de Turquie.

5.1.1.1 M. Baldwin souligne le rôle important que joue l'aviation en Afrique en appuyant la croissance économique et le tourisme, et il attire l'attention sur le fait que les carences en matière de sécurité de l'aviation dans la région sont de moins en moins tolérées sur le plan politique. Il indique la détermination de l'Union européenne (UE) à œuvrer, de concert avec l'Afrique et l'OACI, au retrait des États africains de la liste de sécurité de l'UE basée sur des considérations relatives à la sécurité. Il met en exergue l'engagement commun à améliorer la sécurité conformément à la résolution A38-5 de l'Assemblée sur la coopération régionale et l'assistance pour remédier aux carences en matière de sécurité, en établissant des priorités et en fixant des objectifs mesurables.

5.1.2 M. Yalçin souligne que la sécurité est de la plus haute importance pour le transport aérien, et le fait que l'Afrique a des préoccupations et doit élaborer des stratégies de performance en matière de sécurité aéronautique pour appuyer les progrès du continent. Il indique que l'Union africaine évolue du point de vue de sa connaissance de l'amélioration de la sécurité et de son engagement en faveur de cette amélioration. Il s'engage par conséquent à ce que l'Agence Eurocontrol et ses 40 États membres aident les contreparties africaines, à travers le Plan AFI, à assurer — et à maintenir — l'amélioration de la performance en matière de sécurité, et à mettre en place un ciel sécuritaire pour tous leurs usagers.

5.1.3 Après ces propos liminaires, M. Belayneh invite les orateurs à présenter leurs communications respectives sur les principaux défis et domaines porteurs pour les États africains.

5.2 Au sujet de la création et du renforcement des AAC, M^{me} Joyce Thompson, Directrice des affaires juridiques, des relations internationales et des communications institutionnelles de l'AAC du Ghana, souligne le fait que des AAC seraient créées dans la région AFI pour résister à l'épreuve des huit éléments critiques d'un système étatique de supervision de la sécurité.

5.3 À propos de la certification des exploitants aériens et de la tenue d'un registre d'aéronefs, le Capitaine Joe Mutungi, Directeur de la sécurité aéronautique et de la réglementation en matière de sûreté de l'AAC du Kenya, présente les cinq phases du processus d'octroi de permis

d'exploitation aérienne. Il met en relief les défis auxquels font face les AAC dans leurs efforts visant à aménager les infrastructures de sécurité, à renforcer les capacités des inspecteurs, à retenir les inspecteurs qualifiés et expérimentés, et à s'assurer que les informations contenues dans leur registre d'aéronefs sont exactes et à jour.

5.4 En ce qui concerne la certification des aérodromes, M. Alberto Silva, Directeur de la navigation aérienne de l'AAC du Cap-Vert, présente le processus en cinq étapes de certification des aérodromes, fait part de l'expérience du Cap-Vert dans ce domaine, et encourage les engagements communs et une étroite collaboration entre les AAC et les exploitants d'aéroports, ainsi qu'un échange d'informations entre États.

5.5 Eu égard au passage de la supervision à la gestion de la sécurité, M. Gabriel Bestbier, Directeur général de l'infrastructure de sécurité aérienne de l'AAC de l'Afrique du Sud, présente les objectifs et les priorités du GASP, en mettant l'accent sur le besoin d'effectuer des analyses de carences et d'établir des plans d'action pour atteindre des objectifs convenus à l'échelle mondiale et régionale.

5.6 Résumés des débats

5.6.1 Les participants au symposium reconnaissent la contribution importante des RSOO existantes au renforcement des capacités de supervision de la sécurité dans plusieurs États africains, et encouragent les États à continuer d'appuyer les RSOO et de coopérer avec celles-ci.

5.6.2 Il est conseillé aux États qui adoptent des règlements étrangers de s'assurer que ces derniers sont adaptés et restent pertinents pour leur environnement.

5.6.3 L'assistance débat longuement de la question du taux élevé de roulement au poste de directeur général de l'aviation civile dans beaucoup d'États africains, ainsi que du problème de rétention des inspecteurs dans les États. À la suite des débats, l'assistance reconnaît le besoin d'une feuille de route de renforcement des capacités, de plans de développement des ressources humaines dans la région, et de l'engagement des États à définir un ensemble d'exigences minimum pour un système efficace de supervision de la sécurité.

5.6.4 Les participants rappellent l'importance des travaux de l'OACI relatifs aux analyses de carences effectuées dans la région AFI dans le cadre de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SMS), ainsi que de la fourniture de la formation connexe pour promouvoir une culture de la sécurité et faciliter l'exécution par les États et l'industrie. Les participants recommandent par conséquent que l'OACI poursuive ces activités qui ont été abandonnées.

5.6.5 L'assistance prend note d'une suggestion concernant l'élaboration d'une feuille de route pour appuyer la mise en œuvre du GASP révisé à l'échelon mondial.

5.6.6 L'assistance examine l'importance de la création d'AAC autonomes, dotées de ressources suffisantes et dûment habilitées à assurer une supervision efficace de la sécurité du secteur de l'aviation dans les États africains. Les participants conviennent de la nécessité d'un engagement des

États à mettre en œuvre un ensemble minimum d'exigences pour s'assurer que les conditions d'un système efficace de supervision de la sécurité sont en place.

5.7 À l'issue des présentations, l'assistance apprécie l'importante contribution des organisations régionales de supervision de la sécurité à l'amélioration de la sécurité dans la région AFI.

5.7.1 Les principaux résultats des débats du symposium organisés dans le cadre de sa séance 5 pour traiter des principaux défis et tirer parti des domaines porteurs pour les États sont résumés ci-après :

- a) il y a lieu de créer des AAC autonomes capables de réguler l'industrie et dotées de ressources humaines, techniques et financières suffisantes et appropriées ; à défaut, les États et les ACC doivent donner des impulsions à une participation active aux RSOO ;
- b) la certification des exploitants aériens et la tenue d'un registre d'aéronefs conformément aux exigences internationales doivent être appuyées par plusieurs mesures à mettre en œuvre par les AAC et les exploitants aériens partenaires ; il a en outre été reconnu que les États doivent diffuser les informations sur les détenteurs de permis d'exploitation aérienne à travers la base de données des permis d'exploitation aérienne, afin de rationaliser les opérations de ces fournisseurs ;
- c) pour assurer la certification des aérodromes, les AAC doivent élaborer et promulguer des règlements habilitants cohérents, et mener des activités de certification et de supervision cohérentes avec les exigences internationales ; les exploitants d'aéroports doivent en outre aider les États à analyser les risques de sécurité et à développer les études aéronautiques ; et
- d) pour assurer un passage efficace de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité, les AAC, les partenaires à la sécurité aérienne, l'industrie et l'OACI doivent mettre en œuvre des SSP et des SMS dès l'obtention d'une note de mise en œuvre efficace de 60 %, en élaborant des plans d'exécution des SSP/SMS et des programmes d'assistance, en promouvant une culture de sécurité, en collaborant avec les RSOO ou en déléguant les fonctions de supervision de la sécurité. En outre, l'OACI a été invitée à établir une feuille de route du GASP révisé, afin de faciliter sa mise en œuvre dans l'ensemble des secteurs de l'aviation civile.

5.8 Les résultats préliminaires de la séance 5 figurent en pièce jointe.

PIÈCE JOINTE
RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--------------------------------------|---|---------------------|--------------------------------------|--|--------------------------|
| 5.1.1 | Création et le renforcement de l'AAC | <p>AAC autonomes, capables de réguler l'industrie et dotées de ressources suffisantes (financières, techniques et en personnel qualifié)</p> <p>Participation active aux RSOO</p> | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | <p>Mise en œuvre des éléments essentiels</p> <p>Élaboration de lois et de règlements appropriés, basés sur la réglementation modèle de l'OACI</p> <p>Affectation de ressources suffisantes à l'AAC</p> <p>Élaboration d'un plan des ressources humaines pour le personnel de l'AAC</p> | États/AAC |
| 5.1.2 | Création et le renforcement de l'AAC | Élaboration et mise en œuvre de plans de formation pour le personnel de l'AAC | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | <p>Création d'un centre de formation</p> <p>Élaboration et mise en œuvre de programmes et plans appropriés de formation pour le</p> | AAC Industrie |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|---|---------------------|--------------------------------------|---|---|
| | | | | | personnel de l'AAC | |
| 5.1.3 | Création et le renforcement de l'AAC | AAC autonomes, capables de réguler l'industrie et dotées de ressources suffisantes (financières, techniques et en personnel qualifié) | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | Mise en œuvre des éléments essentiels Élaboration de lois et de règlements appropriés, basés sur la réglementation modèle de l'OACI Affectation de ressources suffisantes à l'AAC Élaboration d'un plan des ressources humaines pour le personnel de l'AAC | États/AAC AAC États États/AAC États/AAC |
| 5.1.4 | | Délégation des responsabilités (si cela se justifie) | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Utilisation de l'article 83 bis pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité | AAC OACI |
| 5.2.1 | Certification des exploitants aériens et tenue d'un registre d'aéronefs | Les exploitants aériens sont certifiés et il y a tenue du registre d'aéronefs | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | Établissement d'une loi sur l'aviation Promulgation de règlements habilitants couvrant toutes les annexes Définition claire des rapports entre États et | AAC Exploitants aériens Partenaires AAC AAC |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|--|---------------------|--------------------------------------|---|---|
| | | | | | exploitants | |
| 5.2.2 | Certification des exploitants aériens | Les exploitants aériens sont certifiés | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | Élaboration de documents d'orientation Réalisation d'activités de certification des exploitants aériens | AAC Exploitants aériens Partenaires AAC |
| 5.2.3 | Tenue d'un registre d'aéronefs | Le registre d'aéronefs est tenu | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Établissement de procédures de tenue du registre d'aéronefs | AAC Exploitants aériens |
| 5.2.4 | Certification des exploitants aériens et tenue d'un registre d'aéronefs | Les exploitants aériens sont certifiés et il y a tenue du registre d'aéronefs | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Réalisation d'activités de supervision de la sécurité | AAC |
| 5.2.5 | Certification des exploitants aériens et tenue d'un registre d'aéronefs | Les exploitants aériens sont certifiés et il y a tenue du registre d'aéronefs | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Élaboration d'un plan de développement des ressources humaines pour le personnel de l'AAC | AAC |
| 5.3.1 | Certification des aérodromes | Les aérodromes internationaux sont certifiés | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Élaboration et promulgation de règlements habilitants Réalisation d'activités de certification des aérodromes Réalisation d'activités de supervision de la sécurité | AAC Exploitants d'aéroports AAC AAC |
| 5.3.2 | Certification des aérodromes | Partage d'informations relatives à la certification au niveau national/international | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | | AAC |
| 5.3.3 | Certification des aérodromes | Le personnel est qualifié et | Oui | Objectifs de | Organisation d'une | AAC |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---------------------|--------------------------------------|---|---|
| | | dûment formé | | sécurité d'Abuja (2015) | formation conjointe entre les parties prenantes | Industrie |
| 5.3.4 | Certification des aérodromes | Zonage | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Réalisation d'analyses du risque de sécurité et d'études aéronautiques | AAC Exploitants d'aéroports |
| 5.4.1 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Programmes nationaux de sécurité Systèmes de sécurité et de gestion | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Promotion de la culture de sécurité Réalisation d'analyses des lacunes Élaboration de plans de mise en œuvre des SSP/SMS Mise en œuvre des SSP/SMS Organisation de la formation sur les SSP/SMS | AAC OACI Industrie AAC OACI AAC Industrie AAC Industrie |
| 5.4.2 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Programmes d'aide | Oui | À préciser | Élaboration de programmes d'aide | AAC OACI Partenaires |
| 5.4.3 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Participation active aux RSOO | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | Participation aux RSOO et collaboration avec celles-ci | AAC RSOO |
| 5.4.5 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation | Oui | À préciser | Élaboration d'une feuille de route pour faciliter la mise en œuvre du GASP | OACI |

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 6

Comment l'industrie peut-elle contribuer à l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne en Afrique ?



6 SÉANCE 6 : COMMENT L'INDUSTRIE PEUT-ELLE CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DE NAVIGATION AÉRIENNE EN AFRIQUE ?

6.1 Le Commandant Kevin Hiatt, Premier vice-président chargé des opérations aériennes et de la sécurité de l'Association du transport aérien international (IATA), donne une communication sur la participation de l'industrie aux activités de mise en œuvre de la sécurité et sa collaboration avec les États et les organes de régulation pour atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja.

6.1.1 Il présente par ailleurs le thème de cette séance, à savoir « Comment l'industrie peut-elle contribuer à l'amélioration de la performance en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne en Afrique ? », ainsi que les éminents conférenciers :

- a) M. Jean-Paul Nyirubutama, Directeur général adjoint et Directeur de l'exploitation, RwandAir ;
- b) M^{me} Awa Diagne, Directrice des opérations, Agence des aéroports du Sénégal (ADS) ;
- c) M. Florent Lucas, Airbus ProSky, Services de transport aérien et de conception de l'espace aérien, gestionnaire du projet PBN ;
- d) M. Chamsou Andjorin, Directeur Afrique et Moyen-Orient de la sécurité de l'aviation, Boeing ; et
- e) M. Luc Tytgat, Directeur du Ciel unique paneuropéen, Eurocontrol.

6.1.2 M. Tewolde GebreMariam, Directeur général d'Ethiopian Airlines, s'est excusé de ne pouvoir assister au symposium. Sa communication a été remise au Bureau régional WACAF de l'OACI.

6.2 La communication soumise par M. GebreMariam, portant sur l'expérience d'Ethiopian Airlines relative à l'impact de la collecte des données opérationnelles dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SMS), est résumée par M. Gaoussou Konaté, Directeur adjoint du Bureau régional WACAF de l'OACI.

6.2.1 En 2009, l'IATA a lancé le Programme de mise en œuvre pour la sécurité de l'exploitation en Afrique (IPSOA), destiné à améliorer l'utilisation des données de vol et à développer une culture de sécurité et de gestion des données sur la sécurité (rapports non répressifs). Ce programme a été étendu au-delà de l'Afrique, et la compagnie Ethiopian Airlines qui y a participé dès le début a été invitée à présenter une communication sur les enseignements qu'elle a tirés et l'importance de la mise en place de la collecte de données opérationnelles.

6.2.2 En guise de contexte, M. Konaté rappelle et présente la fonctionnalité de base du système de suivi des données de vol (FDM).

6.2.2.1 L'objectif de base visé par la direction en mettant en œuvre le programme FDM est de faciliter la libre circulation des informations sur la sécurité et la maîtrise des risques potentiels auxquels est exposé le système, notamment :

- a) l'acquisition, la mesure et l'analyse des données de vol afin d'identifier les tendances négatives, les écarts et les problèmes de sécurité, d'établir leurs causes probables et d'y remédier ;
- b) la capacité d'assurer un suivi permanent des opérations aériennes en surveillant les tendances et en étudiant les conditions entourant les incidents mineurs ; et
- c) la détection des lacunes avant qu'elles ne conduisent à des incidents majeurs, et l'élaboration de mesures préventives et/ou correctives, comme l'intensification de la formation ou la modification des procédures d'opération en vol.

6.2.2.2 Le processus du FDM donne un moyen de suivi et d'amélioration continu de la sécurité des opérations aériennes et de la performance des vols.

6.2.3 D'après M. Konaté, les résultats obtenus par Ethiopian Airlines montrent que le FDM :

- a) aide à élaborer de nouvelles procédures de l'entreprise pour différentes flottes ;
- b) gère le risque associé au nombre d'approches non stabilisées à l'aéroport international Bole d'Addis-Abeba ;
- c) permet de classer les différents terrains d'aviation en aéroports de catégories A, B et C ;
- d) aide généralement à prendre des décisions éclairées reposant sur la performance des vols ;
- e) permet d'intégrer des cours de gestion des menaces et erreurs dans le programme relatif à la performance de l'équipage lors de la formation ;
- f) suit la performance de chaque pilote de la flotte ; et
- g) permet de disposer d'une base de données de journaux de sécurité.

6.2.4 La sécurité étant une des valeurs de base d'Ethiopian Airlines, la présentation met en exergue l'engagement de la direction de la compagnie à y affecter des ressources appropriées et à développer une culture de sécurité qui considère celle-ci comme une priorité fondamentale de ses opérations. Le même engagement s'applique à l'établissement et à l'application de processus d'identification des dangers et de gestion des risques, notamment le système d'alerte aux dangers, afin d'éliminer ou d'atténuer les risques de sécurité liés aux conséquences des dangers découlant des opérations ou des activités, à un point où ces risques sont aussi faibles que raisonnablement possible. Cela permettrait d'assurer une amélioration continue et d'obtenir un niveau élevé de performance sur le plan de la sécurité pour élaborer, exécuter et améliorer constamment des stratégies et des processus afin de veiller à ce que toutes les activités de l'aviation soient réalisées avec le plus haut niveau de performance en matière de sécurité, tout en remplissant en permanence les exigences réglementaires.

6.2.5 Conformément aux principes et aux objectifs de sécurité ci-dessus, Ethiopian Airlines a mis en place le système FDM tout en se soumettant à un audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA). Les données recueillies ont permis d'analyser et d'atténuer les risques, ainsi que de corriger les approches instables à l'aéroport international Bole d'Addis-Abeba, ce qui a amélioré l'efficacité opérationnelle.

6.3 M. Jean-Paul Nyirubutama, Directeur général adjoint et Directeur de l'exploitation de RwandAir, donne une présentation sur l'approche adoptée par sa compagnie pour préparer la certification IOSA. Il rappelle qu'une exigence de la Déclaration d'Abuja est l'obtention d'une certification IOSA par tous les transporteurs africains au plus tard en fin 2015.

6.3.1 Afin d'appuyer la satisfaction de cette exigence particulière, l'IATA a élaboré l'Initiative de formation en réalisation de l'IOSA pour les compagnies aériennes africaines (IOSA-AFI), qui a été mise en œuvre au profit des compagnies éligibles à l'IOSA en Afrique. Cette initiative se veut un programme de formation pratique en entreprise, par lequel le personnel opérationnel est doté d'outils pratiques pour comprendre et mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'IOSA dans le cadre d'un solide projet IOSA institutionnel.

6.3.2 Dès 2012, la direction de RwandAir a pris la décision d'obtenir la certification IOSA. La compagnie avait abandonné son modèle antérieur de location avec équipage, la flotte et les routes ayant été progressivement étendues à partir de 2009. La préparation interne à l'IOSA a démarré au milieu de 2012 avec la sollicitation de services de formation et de conseil auprès d'AFRAA, de l'IATA et de cabinets-conseils.

6.3.3 En 2013, RwandAir a eu le privilège d'être retenue par l'IATA, en même temps que d'autres compagnies aériennes, pour profiter de l'Initiative de formation en réalisation de l'IOSA, qui a été mise en œuvre en trois ateliers pratiques. Ces ateliers donnés par l'IATA étaient basés sur l'identification des lacunes de l'IOSA, qui conduisait un plan d'action concret devant être exécuté par le groupe de travail sur l'IOSA de RwandAir, avec des responsabilités claires, des échéanciers, et la mesure des progrès et des résultats attendus.

6.3.4 M. Nyirubutama énumère comme suit les enseignements et les facteurs contributifs de ce cas de réussite :

- a) la détermination de la direction à assurer la conformité et l'application de pratiques optimales ;
- b) la détermination de la direction à appuyer le projet IOSA et à fournir les ressources requises pour le réaliser ;
- c) le choix d'une équipe dévouée pour le projet IOSA ;
- d) la mise en œuvre de programmes novateurs de formation par l'IATA pour améliorer la sécurité de l'aviation dans la région AFI ;
 - 1) la contribution de l'IATA à la préparation de l'IOSA a été déterminante, car une équipe jeune et jusque-là inexpérimentée s'est transformée en une équipe performante et bien préparée, prête à subir l'audit et à améliorer les normes opérationnelles ;
- e) un appui et un engagement inestimables en faveur de l'amélioration de la sécurité aérienne de la part de l'IATA et d'AFRAA ; et
- f) le besoin, pour les compagnies aériennes, de procéder à des échanges et de partager leurs expériences en matière d'obtention de la certification IOSA.

6.3.5 RwandAir indique que son niveau de confiance et de renforcement des capacités s'est amélioré, 90 % de l'expertise locale interne ayant participé à la réalisation de la certification IOSA.

6.3.6 M. Nyirubutama conclut en invitant les autres nouveaux exploitants à demander et à obtenir de l'assistance technique, et à rechercher la coopération avec un objectif clair de renforcement des capacités internes pour soutenir l'amélioration continue de la sécurité.

6.3.7 Les organes de régulation sont également encouragés à procéder à des échanges de vues sur la façon de mettre en œuvre l'IOSA, comme une exigence obligatoire similaire à celle fixée au Brésil, en Égypte, à Madagascar, en Turquie et dans d'autres États, pour veiller à ce que la région atteigne les objectifs pertinents de sécurité d'Abuja.

6.4 M^{me} Awa Diagne, Directrice des opérations de l'Agence des aéroports du Sénégal (ADS), est invitée à faire part des efforts déployés par ADS pour créer des équipes de sécurité des pistes et obtenir la certification des aéroports.

6.4.1 En guise d'introduction, le Commandant Kevin Hiatt indique que si la tendance des accidents d'aviation est à la baisse, celle des sorties de piste est restée relativement inchangée. De 2009 à 2013, 58 % de tous les accidents à l'échelle mondiale se sont produits dans l'environnement des pistes. Le type le plus fréquent d'accident est la sortie de piste, qui représente 23 % de tous les accidents enregistrés au cours de cette période, d'après l'édition 2013 du rapport de l'IATA sur la sécurité. L'amélioration de la sécurité des pistes est un objectif majeur de la stratégie de l'industrie pour réduire le risque opérationnel. Par ailleurs, les objectifs de sécurité d'Abuja doivent réduire les accidents liés aux pistes et les accidents graves de 50 % d'ici à la fin de 2015. En outre, la Déclaration d'Abuja préconise la certification de tous les aéroports internationaux au plus tard en fin 2015.

6.4.2 M^{me} Diagne appelle une décision officielle prise par le directeur général d'ADS en 2011 et portant sur la participation et l'engagement des autorités aéroportuaires à la résolution du problème de certification de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor, en établissant un processus et en désignant un comité de sécurité qui se réunit une fois par mois. Parallèlement à une campagne de sensibilisation des parties prenantes aux aérodromes via des brochures et des catalogues, une collecte et une analyse des données ont été effectuées en 2013 pour fournir des chiffres illustrant l'impact relatif des différents risques liés aux incidents de circulation et aux problèmes de sécurité des pistes.

6.4.3 Pour donner suite aux conclusions relatives à la sécurité, les autorités sénégalaises ont décidé de créer des équipes de sécurité des pistes auxquelles participent l'AAC, l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal (ANACIM), l'AGA et l'ASECNA — prestataire de services de navigation aérienne —, les exploitants aériens et les sociétés de manutention. À cette fin, l'ADS tirera parti du projet des équipes « GO Team » d'appui à la sécurité des pistes en temps utile au sein du RASG-AFI.

6.4.4 Pour conclure, M^{me} Diagne invite les participants au symposium à appuyer l'équipe de sécurité des pistes de RASG-AFI, et les autorités aéroportuaires à accepter que des équipes « GO Team » de sécurité des pistes soient déployées dans le cadre des activités du RASG-AFI, et elle les engage à fournir des ressources pour une mise en œuvre réussie de ces équipes, afin d'aider à atteindre l'objectif de sécurité d'Abuja relatif aux risques liés à la sécurité des pistes.

6.5 Le Commandant Kevin Hiatt invite M. Florent Lucas des Services de transport aérien et de conception de l'espace aérien d'Airbus ProSky et gestionnaire du projet PBN à faire part de la façon dont les fabricants pourraient aider à résoudre le problème des accidents avec impact sans perte de contrôle (CFIT).

6.5.1 En guise d'introduction, Le Commandant Kevin Hiatt indique que la plupart des accidents à CFIT qui se produisent aux phases d'approche et d'atterrissement du vol sont souvent associés au manque d'approches de précision. Pour la période 2009-2013, les données provenant du programme de gestion des données mondiales de l'aviation (GADM) de l'IATA montrent que 52 % des accidents à CFIT étaient dus notamment au manque d'approches de précision. Il existe une corrélation entre le manque de systèmes d'atterrissement aux instruments (ILS) ou de procédures d'approches de pointe — comme la navigation fondée sur les performances (PBN) — et les accidents à CFIT. L'objectif de la Déclaration d'Abuja est de réduire les accidents liés aux CFIT et les accidents graves de 50 % d'ici à la fin de décembre 2015.

6.5.2 M. Lucas indique qu'Airbus fait de la sécurité sa priorité, et il énumère certaines mesures d'atténuation qui permettent de faire face aux accidents à CFIT tout en assurant la formation et en parrainant le renforcement des compétences au profit de l'AAC, de l'industrie, de l'ATS et des aéroports ayant des préoccupations liées à la circulation :

- a) formation sur les remises de gaz ;
- b) respect des procédures d'exploitation normalisée (SOP) ;
- c) système Airbus ProSky ; et
- d) approche PBN (dans la plupart des cas un manque de PBN est associé au CFIT et aux sorties de piste).

6.5.3 Moyens d'atténuation : formation

- a) il est possible de décider de recourir aux remises de gaz jusqu'à la sélection des inverseurs ;
 - 1) la déstabilisation de l'approche pourrait être à l'origine de la décision de recourir aux remises de gaz ;
- b) perte de références visuelles ;
 - 1) une fois amorcée, la remise de gaz doit être achevée.

6.5.4 Moyens d'atténuation : respect des SOP et pratiques optimales en matière d'opérations aériennes

- a) le calcul de la performance en matière d'atterrissement systématique à l'approche ;
- b) l'instauration des distances d'atterrissement en vol contribue à la réduction des sorties de piste ;
- c) les distances d'atterrissement en vol sont approuvées par l'AESA depuis la mi-juillet 2012 ;

- 1) désormais, les distances d'atterrissement en vol constituent la référence d'Airbus pour évaluer la performance en matière d'atterrissement en vol, avec et sans défaillance.
- d) FCOM PER-LDG-DIS DISPATCH ; et
- e) Guide de référence rapide pour les données en lignes.

6.5.5 Moyens d'atténuation : systèmes d'aéronef/système de prévention de dépassement de piste

- a) ROW : dans le cas d'une situation de dépassement de piste détectée à l'atterrissement avant le retardement de l'aéronef, un signal d'alerte rouge spécial est déclenché pour encourager le pilote à procéder à une remise de gaz ;
- b) détection automatique de la piste d'atterrissement actuelle en utilisant les bases de données sur le terrain/les aéroports ;
- c) suivi et évaluation en temps réel de la distance réaliste d'atterrissement et d'arrêt eu égard à la distance d'atterrissement actuelle et restante qui est disponible ; et
- d) ROP : dans le cas d'une situation de dépassement de piste pendant que l'aéronef a commencé à freiner, des signaux d'alerte rouges spéciaux sont déclenchés pour le choix/maintien du freinage complet aux pédales et le choix/maintien d'une poussée inverse maximum.

6.5.5.1 Airbus ProSky participera aux activités du Programme de procédures de vol (FPP) afin de faciliter la certification des exploitants pour l'utilisation des procédures PBN et d'accélérer la mise en œuvre de BaroVNAV. La priorité sera donnée aux aéroports à volume élevé ayant le plus fort taux d'incidents liés aux approches non stabilisées combinés avec des extrémités de piste sans procédures d'approche de précision.

6.5.6 M. Lucas ajoute que l'appui peut porter sur la certification, la conception des procédures, la formation en contrôle de la circulation aérienne (ATC), et en ce qui concerne les compagnies aériennes, la conversion et le manuel d'exploitation. Il donne ensuite des exemples de mise en œuvre de l'expertise en PBN en Turquie, en Amérique centrale et en Chine, ainsi que de projets d'aide en matière d'appui aux produits réalisés au Gabon, en République unie de Tanzanie, entre autres pays. Airbus fournit aussi des outils, des processus et de l'expertise pour l'analyse des données de vol (FDA). Le présentateur insiste sur le problème financier et sur l'importance de la mobilisation efficace des ressources et de l'obtention de l'engagement du gouvernement, en soulignant que la PBN n'a pas trait seulement à la sécurité.

6.5.7 En tant que fabricant, Airbus est déterminée à contribuer à l'amélioration globale de la sécurité, du point de vue de la réduction des accidents à CFIT en Afrique, grâce à :

- a) l'amélioration continue des systèmes des aéronefs ;
- b) la formation des compagnies aériennes ;
- c) la promotion d'opérations sécuritaires et efficaces ;
- d) la formation des formateurs ; et

- e) l'appui actif à l'AFPP de l'OACI.

6.5.7.1 M. Lucas informe l'assistance de la contribution d'Airbus à l'organisation de l'atelier sur l'approbation des opérations qui aura lieu en septembre prochain.

6.6 M. Chamsou Andjorin, Directeur Afrique et Moyen-Orient de la sécurité de l'aviation à Boeing, est invité à présenter une communication sur la façon dont les fabricants pourraient aider à prévenir les accidents liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I).

6.6.1 En guise d'introduction, le Commandant Hiatt déclare qu'en dépit de leur rareté, les accidents LOC-I sont presque toujours catastrophiques ; 95 % de ces accidents survenus entre 2009 et 2013 ont entraîné des pertes de vie de passagers et/ou de membres d'équipage. Durant cette période, 10 % de tous les accidents étaient classés comme LOC-I. Les accidents LOC-I ont contribué à 60 % des décès au cours des cinq dernières années (1 546 sur 2 585). Étant donné la gravité de ces situations, les accidents LOC-I représentent le plus grand risque de sécurité aéronautique.

6.6.2 M. Andjorin commence en expliquant que la sécurité tient à cœur à l'entreprise, car Boeing dépend des approbations des organes de régulation et des commentaires des compagnies aériennes pour améliorer ses systèmes. Il indique que même si le taux relatif d'accidents mortels est élevé, la bonne nouvelle est qu'il est en baisse. Plus de 51 % de cette amélioration tient à la conscience de l'état de l'aéronef, ce qui signifie que les pilotes n'ont conscience ni de l'altitude ni de l'énergie. Boeing a remarqué qu'il y avait moins de cas d'accidents aux États-Unis et a analysé plus en profondeur les données pour en comprendre les raisons et chercher les précurseurs. Bien que les mêmes précurseurs mondiaux soient présents aux États-Unis, ils n'ont pas conduit aux mêmes occurrences.

6.6.3 M. Andjorin identifie 12 thèmes qui reviennent après l'analyse de 18 accidents (dont 9 liés à la conscience de l'altitude et 9 à la conscience de l'énergie) :

- a) manque de référence visuelle externe ;
- b) défaillance de l'équipage de conduite ;
- c) formation ;
- d) entretien des aéronefs ;
- e) culture de sécurité ;
- f) invalidité des sources de données ;
- g) distraction ;
- h) connaissance du système ;
- i) gestion des ressources de l'équipage ;
- j) confusion/conscience liée à l'automatisation ;
- k) inefficacité de l'alerte ; et
- l) caractère inapproprié des mesures de contrôle.

6.6.4 Les initiatives de sécurité élaborées pour faire face aux incidents LOC-I sont classées selon les catégories suivantes :

- a) formation ;

- b) SOP ; et
- c) modification de conception.

6.6.5 M. Andjorin informe l'assistance de ces nouvelles initiatives de sécurité élaborées avec l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et la FAA. Il invite les exploitants à accéder à ces initiatives, et les organes de régulation à assurer la mise en œuvre et l'utilisation de ces trousse pour contribuer à réaliser la réduction du taux de sécurité ayant trait aux objectifs des équipes d'appui à la sécurité du RASG-AFI, afin d'appuyer la réduction du taux d'accident d'Abuja.

6.6.6 Il invite par ailleurs les exploitants à mettre en œuvre la trousse LOC-I qui sera lancée lors de l'atelier organisé par l'IATA durant la dernière semaine de novembre 2014 à Johannesburg.

6.7 M. Luc Tytgat, Directeur du Ciel unique paneuropéen d'Eurocontrol, est invité à traiter de nouveaux problèmes qui pourraient influer sur la sécurité des vols. En guise d'introduction, le Commandant Hiatt indique que l'identification des risques potentiels et de nouveaux problèmes de sécurité constituent une composante essentielle de la mise en œuvre du SMS.

6.7.1 M. Tytgat rappelle qu'Eurocontrol est une organisation chargée de la sécurité de l'espace aérien européen et de ses parties prenantes d'appui, ainsi que de la mise en œuvre, par ses États membres, des dispositions législatives de l'OACI, de la législation de l'Union européenne et d'un cadre réglementaire. L'organisation offre l'utilisation de son expertise et de son expérience.

6.7.2 M. Tytgat indique que l'Europe possède une expérience solide, acquise notamment en participant aux audits USOAP de l'OACI, en matière de supervision réglementaire autonome, qui lui permet de comprendre la position des États par rapport à ses activités d'aviation civile. Elle a mis en place des programmes d'appui globaux pour remédier aux insuffisances identifiées et « relever la barre » de la performance et de la sécurité en matière d'ATM. Il s'agit d'une approche éprouvée qui contribue à assurer une application cohérente des instruments et normes juridiques. Elle appuie par ailleurs les initiatives reposant sur les structures, mécanismes et programmes existants, ainsi que l'échange des bonnes pratiques, des enseignements tirés et des informations sur la sécurité entre les parties prenantes.

6.7.3 L'Europe pourrait en particulier soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'un puissant système d'ATM en Afrique. L'appui fourni par Eurocontrol à la région AFI est examiné dans le contexte par exemple du projet SIASA financé par l'Union européenne et géré par l'AESA, qui vise directement à aider les États à satisfaire les exigences de l'OACI.

6.7.4 La situation en matière de sécurité ainsi que l'impact et les conséquences sécuritaires latents peuvent être résumés comme suit :

- a) les bases de données des AIS et du système de gestion de vol (FMS) ne sont pas à jour en ce qui concerne les données statiques et dynamiques de l'État en question ;
- b) les AIS nationaux/internationaux, les pilotes et les compagnies aériennes ne sont pas informés des changements pertinents sur le plan opérationnel ;

- c) une planification correcte des vols est impossible, et les vols en route risquent d'être rejetés pour cause d'informations manquantes ou erronées ; et
- d) l'existence d'informations erronées dans les bases de données rend difficile ou impossible le traitement des avis aux navigateurs (NOTAM) ; le traitement et la diffusion des NOTAM seront retardés, avec pour effet que les pilotes pourraient décoller sans disposer des dernières informations ; dans le pire des scénarios, il pourrait en résulter un incident ou un accident.

6.7.4.1 M. Tytgat indique qu'Eurocontrol fournira aux États de l'expertise, des ressources et un groupe d'experts dans le cadre de la mise en œuvre du programme CNS/ATM qui se concentre sur la PBN, les ateliers de PBN, la qualité des données aéronautiques — notamment les divers outils disponibles pour le signalement d'occurrences dans le cadre de l'ATM, la capacité de revue de la sécurité, et les émissions de CO₂.

6.7.4.2 Eurocontrol offrira en outre son expertise pour aider les États, à travers le forum du RASG, à améliorer leurs AIS. Le même outil fourni à ENPAG peut être donné à l'APIRG, dans le but de réduire l'impact de nouveaux problèmes de sécurité liés aux AIS dans la région AFI.

6.7.4.3 Enfin, l'IATA et l'OACI ont été chargées d'identifier les États qui sont hautement prioritaires et de leur donner une formation sur le tas en matière de traitement et de résolution des problèmes ou de fourniture des informations aéronautiques requises.

6.8 Questions et réponses

6.8.1 M. Tom Kok d'AviAssist/Flight Safety Foundation pose la question de savoir si la formation sur le suivi des données de vol et le besoin de formation pour toutes les opérations sortent du champ d'activité de l'IOSA.

6.8.1.1 M. Tytgat observe qu'Eurocontrol reçoit des données de différentes qualités de diverses sources. Il importe donc d'avoir la même interprétation des données pour lesquelles une compréhension commune est nécessaire. Il ajoute qu'à cet égard, il existe aussi entre Eurocontrol et l'AESA une collaboration qui est appuyée par la formation.

6.8.2 Un participant estime qu'il existe dans l'IOSA un chaînon manquant qui empêche celui-ci d'être véritablement efficace, à savoir la nécessité d'une évaluation permanente de la performance. Il félicite l'IATA pour avoir mis en œuvre l'IOSA renforcé, qui a permis de résoudre ce problème entre autres.

6.8.3 Un délégué du Mali relève un manque de programmes supplémentaires de formation fournie par l'OACI en matière d'exécution du SMS, après le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP).

6.8.3.1 M. Mostafa Hoummady, gestionnaire du GAT à l'OACI, indique que l'OACI élaboré de nouveaux cours pour l'annexe 19 et ses dispositions, et a mis au point un outil de collecte de données. La formation débutera en mi-juillet et en août.

6.8.4 Un délégué de la Mauritanie observe que l'Outil d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) de l'Union européenne n'est pas approprié pour l'Afrique, mais il est réellement pertinent pour le continent, en raison des conséquences découlant de son utilisation. Il recommande en outre la création d'une base de données africaine.

6.8.5 ADS informe l'assistance d'une formation qu'organiseront la FAA et l'ANACIM du 23 au 27 juin 2014 à Dakar (Sénégal), et qui portera tout particulièrement sur l'établissement d'un plan d'urgence d'aérodrome.

6.8.6 Boeing informe l'assistance que des vidéos ont été réalisées en coopération avec Embraer, et les procédures pour y accéder sont les suivantes :

1. sur Internet, ouvrir la page <http://dropbox.navigon.net/default.asp>
2. saisir le nom d'utilisateur « RSAT » et le mot de passe « runway » (sensibilité à la casse, sans guillemets) ;
3. à la page d'accueil, ouvrir (en cliquant deux fois) le fichier « RSAT program » situé en haut à gauche ;
4. choisir « Download » à droite du fichier si vous optez pour le téléchargement ;
5. choisir « Save » pour sauvegarder le fichier sur votre bureau ;
6. répéter les étapes 4 à 5 pour télécharger d'autres types de fichiers ; et
7. à la fin du téléchargement, se déconnecter du serveur.

6.9 Le Commandant Hiatt remercie les conférenciers, en soulignant que la collaboration est essentielle. Compte tenu des progrès importants accomplis entre 2012 et 2013, il félicite les participants au symposium et leur recommande de garder le cap sur l'objectif de 2015 et au-delà.

6.10 Les résultats préliminaires de la séance 6 figurent en pièce jointe.

PIÈCE JOINTE
RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|---|---|---|--|---|
| 6.1 | Audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA | Les organes de régulation doivent mettre en œuvre l'exigence obligatoire de l'IOSA dans le cadre de leur réglementation | Aucune | Objectifs de sécurité d'Abuja (fin de 2015) | Loi | Les États, avec l'appui de la CAFAC et de l'IATA |
| 6.2 | Collecte et analyse des données opérationnelles | Mise en œuvre de l'échange d'informations sur la sécurité et participation à cet échange | Abonnement auprès du fournisseur d'analyses des données sur les vols | Juillet 2015 | Exploitants | Les États mettront en application l'exécution de la mission de l'ICAO relative à la FDA chez tous les exploitants |
| 6.3 | Sécurité des pistes | Appui aux équipes de sécurité des pistes « Go Team » du RASG-AFI | Les autorités aéroportuaires fourniront des ressources pour le déploiement des équipes de sécurité des pistes « Go Team » en prenant en charge le voyage/ l'hébergement | 2014-8 aéroports et en cours | Déploiement des équipes de sécurité des pistes « Go Team » du RASG-AFI | Président du RASG-AFI |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|------------------------------|---|--|---------------------------------------|---|--|
| 6.4 | Certification des aéroports | Clarification des rôles | Un spécialiste qui pourrait élaborer les documents d'orientation | Septembre 2015 | Documents d'orientation pour préciser les rôles et les responsabilités | OACI |
| 6.5 | CFIT | Appui aux procédures BaroVNAV en vue d'une mise en œuvre intégrale des procédures de PBN sur demande par les services de sécurité d'Airbus, la priorité étant donnée aux aéroports à volume élevé de trafic ou <ul style="list-style-type: none">- conception de la PBN par Airbus Prosky- formation- SOP- systèmes (ROPS) | Appui actif au Programme africain des procédures de vol de l'OACI | En cours | Élaboration de BaroVNAV Promotion d'une PBN sûre et efficace, sur la base de la formation des formateurs et du transfert des compétences | AFPP et services de sécurité d'Airbus par le biais d'Airbus Prosky |
| 6.6 | LOC-I | Trousse LOC-I SEI de la CAST | Utilisation de la trousse LOC-I Plans détaillés de mise en œuvre | À partir de novembre 2014 En cours | Lancement de la trousse Partage des SEI les organes de régulation doivent assurer la mise en œuvre | IATA et Boeing |
| 6.7 | Identification des priorités | Identification des États ayant des problèmes de sécurité liés à l'AIS et offrir une formation en cours d'emploi | Formation Utilisation d'outils/des logiciels de la base de données AIS européenne | Septembre 2014 en cours | Formation en cours d'emploi et plate-forme | Eurocontrol et IATA |

SYMPOSIUM AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI) SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), les 27 et 28 mai 2014

SÉANCE 7

Table ronde sur la voie à suivre

SÉANCE 7 : TABLE RONDE SUR LA VOIE À SUIVRE

7.1 L'animateur, M. Mohamed Elamiri, remercie les conférenciers, les modérateurs et les rapporteurs du travail effectué en vue de concrétiser cette rencontre qui a été couronnée de succès, compte tenu des présentations et des échanges de vues sur les efforts déployés pour améliorer la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région AFI, ainsi que les avantages tirés de la réalisation des objectifs régionaux de sécurité et ceux de performance des systèmes de navigation aérienne adoptés depuis lors par la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) de l'AFI et le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG). Il indique que lors des six séances, les participants ont été informés de l'état d'avancement de la réalisation des objectifs régionaux de sécurité, des efforts déployés par les parties prenantes pertinentes pour appuyer l'atteinte des objectifs régionaux de sécurité et améliorer la performance en matière de sécurité aéronautique et de navigation aérienne dans la région AFI, en ce qui concerne notamment les activités et les programmes d'aide de différents États, des partenaires à la sécurité aérienne et de l'OACI. Il évoque par ailleurs le Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN) créé par l'OACI pour faciliter et coordonner le partage d'informations sur la sécurité et les projets d'assistance technique, ainsi que pour appuyer l'identification des projets ayant besoin de financement. Le site Web du SCAN est disponible à l'adresse www.icao.int/safety/scan. Tout au long des séances, des domaines porteurs et des défis sur lesquels les parties prenantes pertinentes peuvent travailler en collaboration en vue d'atteindre les objectifs régionaux de sécurité ainsi que d'assurer l'amélioration de la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région AFI ont été identifiés.

7.1.1 L'animateur résume les principaux résultats du symposium énumérés ci-après, et il passe ensuite la parole aux modérateurs afin que ceux-ci communiquent les résultats de leurs séances qui seraient présentés lors de la réunion du Comité directeur du Plan AFI prévue du 29 au 30 mai 2014. Sa communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%207%20-%20Round%20table%20on%20the%20way%20forward.pdf.

- a) les États africains doivent maintenir les impulsions données à l'amélioration de la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne en Afrique, qui est un catalyseur essentiel du développement économique et social du continent ;
- b) les États africains doivent s'approprier et réaliser les objectifs régionaux de sécurité aéronautique ;
- c) les autorités africaines se sont réengagées et sont motivées en faveur de la mise en œuvre de mesures visant à surmonter les obstacles qui entravent le développement du transport aérien ;
- d) les participants ont reconnu les efforts déployés par la communauté internationale pour appuyer la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne en Afrique ;
- e) les partenaires à la sécurité de l'aviation doivent convaincre leurs agences de développement de continuer à fournir de l'aide et des ressources pour l'atteinte des



objectifs régionaux de sécurité et l'amélioration de la performance en matière de sécurité et de navigation aérienne ; et

- f) toutes les parties prenantes doivent continuer à travailler avec l'OACI pour coordonner les projets d'aide, en mettant l'accent sur les besoins les plus urgents et le renforcement des capacités à long terme.

7.2 M. Farid Zizi, modérateur de la séance 2, présente les efforts actuellement déployés par les États et les partenaires à la sécurité pour appuyer l'amélioration de la sécurité et de la navigation aérienne dans la région AFI. Sa communication est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%207%20-%20Preliminary%20Outcomes%20of%20séance%202.pdf. En particulier, il indique que cette séance a identifié les principales initiatives d'aide qui ont été ou seraient mises en œuvre, pour appuyer cette région, par les partenaires à la sécurité de l'aviation dont :

- a) l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AES), grâce à l'appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique (SIASA), au projet de sécurité aérienne en Afrique centrale (CAASP) et à des projets d'assistance individuels que peuvent solliciter les États africains ;
- b) l'appui de la *Federal Aviation Administration* (administration fédérale de l'aviation, FAA) des États-Unis à l'amélioration de la mise en œuvre de la sécurité de l'ATM ainsi que son programme de Sécurité des espaces aériens pour l'Afrique (SSFA), qui sont tous les deux coordonnés avec l'OACI ;
- c) l'aide de l'Association du transport aérien international (IATA) aux compagnies aériennes africaines, fournie sur demande pour appuyer le programme d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) ;
- d) le programme AFI d'inspecteurat coopératif (AFI-CIS) de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui serait appuyé par les Émirats arabes unis et le Fonds de sécurité de l'OACI pour aider les États à remédier aux insuffisances liées au processus d'AOC ; et
- e) les projets d'assistance du Plan AFI de l'OACI et les documents d'orientation sur la gestion des ressources humaines ainsi que les organisations régionales et infrarégionales qui tireraient parti d'un surcroît de ressources fournies par la République de Corée et d'autres donateurs.

7.3 M^{me} Iyabo Sosina, modératrice de la séance 3, résume les résultats des cas de réussite présentés par les États africains qui ont été en mesure de résoudre leurs préoccupations significatives de sécurité (SSC) et d'accroître considérablement l'efficacité de la mise en œuvre des éléments essentiels de leur système de supervision de la sécurité, ou qui ont exécuté efficacement les plans d'action de l'OACI pour les États. La communication contenant ces résultats est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%207%20-%20Preliminary%20Outcomes%20of%20séance%203.pdf. Cette séance a donné les résultats ci-après qui

sont intrinsèquement appuyés par l'esprit de la Déclaration d'Abuja, en particulier le besoin de susciter la volonté politique et d'obtenir des ressources des États africains pour leur mise en œuvre :

- a) la diffusion des enseignements tirés de l'expérience des États ayant des SSC et/ou une faible note de mise en œuvre efficace, et de celle des donateurs intéressés, pour appuyer leurs efforts visant à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité ; et
- b) la mise en œuvre par les États des plans d'action de l'OACI en vue de résoudre les SSC et les carences majeures en matière de sécurité, avec un appui sous forme d'assistance technique directe, ainsi que de missions et de séances de formation de l'équipe de sécurité du bureau régional (ROST) de l'OACI.

7.3.1 Le représentant de la Gambie relève le besoin, pour les États, de reconnaître l'importance de la sécurité et d'engager des ressources en faveur de celle-ci, et il suggère d'inclure cette notion dans une nouvelle Déclaration. M^{me} Sosina rappelle que le délai convenu lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, en ce qui concerne la *création et le renforcement d'AAC autonomes dotées d'un pouvoir de supervision réglementaire indépendante, de sources durables de financement et des ressources requises pour assurer une supervision efficace de la sécurité* était la fin de 2013, et elle suggère d'attendre jusqu'à ce que soit élaboré le mécanisme de suivi pour passer en revue la situation relative à cet objectif et proposer sa révision. Elle relève en outre que la question du suivi des objectifs régionaux de sécurité sera examinée durant la réunion du Comité directeur du Plan AFI qui suivrait le symposium.

7.4 Le modérateur de la séance 4, M. Mam Sait Jallow, signale que cette séance avait trois principaux thèmes : a) la formation ; b) les organisations régionales de supervision de la sécurité ; et c) les services de navigation aérienne de la région AFI. Il présente les résultats ci-après des débats, qui tournaient autour des défis et des domaines porteurs au niveau régional dans ces trois secteurs. La communication relative aux résultats de cette séance est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%207%20-%20Preliminary%20Outcomes%20of%20séance%204.pdf.

- a) dans le domaine de la formation, la séance a identifié le besoin, pour les États africains, de mettre en œuvre des stratégies et plans de développement des ressources humaines, ainsi que la nécessité d'élaborer des programmes et plans de formation ; il a été noté que les États africains et l'OACI pilotaient ces initiatives ;
- b) en ce qui concerne la durabilité des RSOO, un certain nombre de mesures ont été proposées pour appuyer la création, le renforcement, le financement et la fusion de ces entités ; il est proposé que la mise en œuvre de ces mesures soit pilotée par les Conseils d'administration desdites organisations, les chefs des communautés économiques régionales, la CAFAC et l'OACI ;
- c) s'agissant toujours du thème des RSOO, les participants ont souligné l'occasion offerte aux États de déléguer à ces organisations des fonctions qui peuvent être appuyées par des protocoles d'accord à cet effet ; il a été signalé que les États

doivent aussi superviser les activités menées pour leur compte par les RSOO, et harmoniser leur structure pour éviter les chevauchements ; et

- d) en ce qui concerne les ANS, les débats ont débouché sur un appel à une séparation claire des fonctions des organes de régulation et des prestataires de services, le renforcement de la mise en œuvre de la PBN grâce au Programme africain de procédures de vol (AFPP), à la coopération entre les ANSP et à l'intégration des espaces aériens en vue d'une prestation harmonieuse des ANS ; les chefs de file identifiés pour ces mesures sont notamment les ministres responsables de l'aviation civile, les directeurs généraux de l'aviation civile, l'ASECNA et l'OACI.

7.5 M. Meshesha Belayneh, modérateur de la séance 5, présente les résultats des débats qui visaient à cerner les principaux défis et à tirer parti des domaines porteurs pour les États. Ces résultats sont résumés ci-après et la communication y afférente est disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFIsymposium2014/Documents/Séance%207%20Preliminary%20Outcomes%20of%20séance%205.pdf.

- a) les États et leurs AAC piloteront la création d'AAC autonomes, capables de réguler l'industrie et dotées de ressources humaines, techniques et financières suffisantes et appropriées, ou habilitées à participer activement aux RSOO ;
- b) il a été proposé que la certification des exploitants aériens et la tenue d'un registre d'aéronefs conformément aux exigences internationales soient appuyées par plusieurs mesures à mettre en œuvre par les AAC et les exploitants aériens ; les participants ont par ailleurs reconnu le besoin, pour les États, de diffuser les informations sur les détenteurs d'AOC à travers les bases de données des AOC, en vue de rationaliser les opérations de ces fournisseurs ;
- c) pour assurer la certification des aérodromes, les AAC doivent élaborer et promulguer des dispositions réglementaires habilitantes, adopter des processus et des procédures cohérentes avec les exigences internationales, et réaliser les activités de certification et de supervision ; les exploitants d'aéroports doivent également aider les États à analyser les risques de sécurité et à développer les études aéronautiques ; et
- d) pour assurer un passage efficace de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité, les AAC et l'industrie doivent exécuter des programmes nationaux de sécurité (PNS) et établir des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) dès l'obtention d'une note de mise en œuvre efficace de 60 % ; cet objectif peut être appuyé en élaborant des plans de mise en œuvre des SSP/SMS et des programmes d'aide, en promouvant une culture de la sécurité, en collaborant avec les RSOO et en faisant recours à l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale ; en outre, l'OACI a été invitée à envisager l'élaboration d'une feuille de route d'exécution du Plan révisé pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), afin de faciliter la mise en œuvre dudit plan par l'ensemble des secteurs de l'aviation civile.

7.6 Le Capitaine Kevin Hiatt, modérateur de la séance 6, présente les résultats des initiatives que l'industrie peut continuer à mettre en œuvre pour contribuer à l'amélioration de la performance en matière de sécurité aéronautique et de navigation aérienne en Afrique. La communication qui contient ces résultats est résumée ci-après et disponible à l'adresse www.icao.int/Meetings/AFlsymposium2014/Documents/Séance%207%20-%20Preliminary%20Outcomes%20of%20séance%206.pdf.

- a) les organes de régulation doivent, avec l'appui de la CAFAC et de l'IATA, songer à intégrer une exigence relative à la réalisation de l'IOSA dans leurs règlements, pour renforcer la supervision des exploitants aériens ;
- b) la mise en œuvre et la participation à l'échange d'informations sur la sécurité du programme d'analyse de données de vol de la part de tous les exploitants doivent être encouragées, pour appuyer une analyse prédictive des données en Afrique ;
- c) le déploiement d'équipes « Go Team » de sécurité des pistes pour appuyer la réduction des accidents liés à la sécurité des pistes doit être piloté par RASG-AFI et l'OACI ;
- d) pour résoudre le problème des CFIT, l'AFPP et Airbus doivent élaborer des procédures de mise en œuvre intégrale de la PBN ; la prévention des accidents liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I) peut être appuyée grâce à l'élaboration de trousse et aux initiatives de renforcement de la sécurité de la CAST qui sont pilotées par l'IATA et Boeing ;
- e) il convient de préciser les fonctions de certification des aérodromes que l'OACI peut appuyer en donnant des orientations à cet égard ; et
- f) Eurocontrol et l'IATA peuvent travailler avec les États sur les problèmes de sécurité des AIS et fournir une formation sur le tas pour les résoudre.

7.7 L'animateur indique que les résultats préliminaires de ce symposium, qui figurent au point 7.10, seront soumis à l'examen du Comité directeur du Plan AFI. Il passe également la parole au président du Plan AFI, lequel remercie les modérateurs, les conférenciers et les rapporteurs des efforts qu'ils ont déployés pour concrétiser cette rencontre. Il donne des assurances que les résultats seront passés en revue par le Comité directeur. Il relève les améliorations survenues dans le domaine de la sécurité, en ce qui concerne notamment la mise en œuvre efficace et l'exécution des plans d'action de l'OACI qui appuieront la réalisation des objectifs de sécurité de l'aviation. Il souligne qu'entre 2008-2013, on a réalisé des activités de formation qui ont renforcé les compétences des professionnels de l'aviation en Afrique. Il remercie ensuite l'OACI et en particulier le Secrétaire général pour leur appui constant au renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique.

7.8 L'animateur passe en outre la parole au directeur de la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, qui rappelle le rôle joué par cette dernière. Le directeur souligne les 60 années d'expérience de la Direction et la coopération avec plus de 100 États dans le cadre d'environ 120 projets chaque année. Les principaux domaines de coopération sont notamment



l'acquisition des biens et services, l'adoption de mesures pour donner suite aux conclusions des audits de l'OACI, l'élaboration de documents d'orientation, la formation/le renforcement des capacités ainsi que le recrutement et l'affectation d'experts des différents domaines. Il donne par ailleurs un aperçu des activités actuelles dans la région AFI : on dénombre des projets actifs dans 17 États, en plus de 9 projets régionaux avec des groupes d'États, des communautés économiques régionales et des organisations internationales. Parmi ces dernières figurent l'AAMAC, l'ASECNA, le Groupe de l'accord de Banjul, la CEEAC, la SADC et l'UEMOA. En outre, le directeur rappelle le symposium mondial sur la coopération dans le domaine de l'aviation qui se tiendra à Montréal du 30 septembre au 3 octobre, et il invite l'assistance à cette rencontre. Ce symposium réunira les parties prenantes de l'aviation civile et ses objectifs sont les suivants :

- a) promouvoir les SARP de l'OACI ainsi que le rôle et les ressources de son programme de coopération technique ;
- b) aider les États à identifier les besoins et des solutions globales aux insuffisances courantes relevées par les audits de l'OACI ;
- c) partager les défis communs de l'aviation et l'utilisation de pratiques optimales pour l'avenir de l'aviation civile ; et
- d) consolider les relations institutionnelles et interindustrielles.

7.8.1 De plus amples informations à ce sujet sont disponibles à l'adresse www.icao.int/GACS.

7.9 Le Secrétaire général indique qu'il continuera à concentrer ses efforts sur le continent africain. Il reconnaît que la rareté des ressources est un problème qui touche la plupart des États de la région ; les ressources disponibles doivent donc être optimisées. Il demande par ailleurs un inventaire des besoins en vue de l'identification des ressources requises pour appuyer les objectifs régionaux de sécurité. Le Secrétaire général déclare enfin le symposium clos.

7.10 Les résultats préliminaires de la séance 7 figurent en pièce jointe.

7.11 CONCLUSIONS DU SYMPOSIUM

Reconnaissant que le transport aérien est un moteur essentiel du développement économique et social, car il crée des emplois directs et indirects dans les services liés à l'aviation, appuie le tourisme et les entreprises locales, et stimule l'investissement étranger et le commerce régional ;

Conscient des efforts déployés par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sous la direction de l'Union africaine et avec l'appui de l'OACI, en vue de la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des ministres responsables du transport aérien de l'Union africaine tenue à Abuja (Nigéria), et des acquis initiaux en matière d'amélioration d'aspects précis du transport aérien en Afrique ;



Reconnaissant les vives préoccupations concernant la situation actuelle du secteur africain de l'aviation, qui continue d'être confronté à de graves problèmes de sécurité caractérisés par i) un taux d'accident toujours élevé, ii) les difficultés qu'éprouvent bien des exploitants aériens à accéder à des ressources adéquates pour financer l'acquisition d'aéronefs modernes, et iv) la pénurie accrue de ressources humaines qualifiées ;

Insistant sur l'importance cruciale, pour les États africains, de s'acquitter de leur responsabilité réglementaire de supervision de leur secteur aéronautique, assurant ainsi le respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;

Soulignant le besoin de coopération et de partenariat entre les États, les organisations et l'industrie, sous la direction de l'OACI, pour opérer des améliorations coordonnées en matière de sécurité ;

Le symposium conclut :

1. Sécurité

L'atteinte d'un niveau de sécurité de l'aviation acceptable à l'échelle internationale constitue une condition de base du développement de services durables de transport aérien. Elle passe par la mise en œuvre complète i) des résolutions adoptées à Abuja (Nigéria) par les ministres africains responsables du transport aérien, ii) des cadres des communautés économiques régionales et iii) des normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI, ainsi que des documents pertinents. L'Afrique subit des pressions accrues pour améliorer le niveau de sécurité de l'aviation. Certains des exploitants aériens des États concernés peuvent se voir exclure des marchés internationaux s'ils ne mettent pas en place un régime adéquat de supervision opérationnelle. La sécurité s'améliore sur le continent, mais il reste encore beaucoup à faire dans ce sens. L'OACI a créé des tableaux de bord régionaux des performances qui permettent de suivre la performance des États en matière d'amélioration de cette situation.

Sur le marché africain, l'accès à des financements abordables et à des services connexes comme l'assurance est souvent très difficile, le taux d'accident présentant un risque particulier. Une supervision réglementaire fiable de la part des autorités nationales de l'aviation civile est essentielle pour atteindre un niveau acceptable de sécurité et de sûreté, ce qui doit être reconnu comme une priorité nationale. Aussi est-il nécessaire de consolider l'autonomie des AAC et de stabiliser leur gouvernance. Le taux de roulement au poste de directeur général des AAC est trop élevé et conduit souvent à un manque de continuité dans leur gestion. Le transport aérien étant un moteur essentiel du développement économique et social, les États doivent s'engager sur le plan politique à appuyer les activités de l'aviation.

Les AAC africaines doivent tirer parti de diverses initiatives et des instruments disponibles pour appuyer leur responsabilité réglementaire et accroître la part de marché de l'Afrique, tout en élargissant l'accès des exploitants africains au marché mondial. Ces initiatives sont notamment : i) la création d'institutions infrarégionales de sécurité durables auxquelles donnent naissance divers COSCAP, ii) l'exécution coordonnée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et iii) la mise en œuvre des programmes d'assistance technique des divers donateurs, notamment ceux de l'Union européenne et des États-Unis, ainsi que ceux de formation de la République de Corée et d'audit de la

sécurité de l'exploitation des compagnies aériennes de l'IATA (IOSA). L'OACI élabore un plan régional global pour l'Afrique, sur la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Les États africains participeront à l'exécution de ce plan régional. Tout en réunissant l'industrie et les États, le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG/AFI) coordonnera la mise en œuvre du plan régional par l'ensemble des parties prenantes.

2. Développement des ressources humaines

L'insuffisance de ressources humaines compétentes est devenue un sérieux problème pour l'aviation en général et le secteur aéronautique africain en particulier. La rareté de la formation et le taux élevé de fuite des cerveaux chez les membres du personnel bien formés, qui rejoignent souvent des exploitants de l'extérieur du continent, constituent une menace majeure pour le développement du transport aérien en Afrique. La plupart des États africains sont confrontés au problème du vieillissement du personnel, dont le départ à la retraite est imminent. Les centres de formation existants, les programmes de formation régionaux et la coopération internationale avec des exploitants aériens bien établis, des fabricants d'aéronefs ou des autorités étrangères de l'aviation sont essentiels pour développer des ressources adéquates. Les centres de formation existants doivent harmoniser leurs programmes. Il incombe aux institutions concernées d'offrir une formation adaptée à leurs ressources et à la taille du marché. La suppression des obstacles régionaux — physiques ou autres — au déploiement du personnel entre les États africains contribuera à améliorer le développement et la gestion des ressources humaines. L'aide étrangère dans le domaine de la formation doit être axée sur la création de centres de formation en Afrique pour maximiser le nombre de stagiaires.

3. Technologie

La modernisation de la technologie dans le secteur aéronautique africain présente à la fois des possibilités et un risque. Beaucoup d'États africains peuvent de fait tirer parti de technologies plus nouvelles et plus efficaces (GNSS et ADS-B par exemple) en contournant les systèmes plus vieux ou plus coûteux. L'inaction à cet égard peut conduire à un accroissement des restrictions, voire à l'exclusion. Pour les États dont les activités de l'aviation civile sont limitées, l'intégration régionale peut constituer le seul moyen d'aller de l'avant pour effectuer des investissements efficaces au plan du coût et réaliser un meilleur rendement des capitaux investis. À cet égard, la création d'entités régionales de services de navigation aérienne similaires à l'ASECNA et FIR Roberts doit être encouragée dans d'autres sous-régions de l'Afrique.

4. Coopération en matière de développement

Les programmes de développement pour l'Afrique existent depuis 1960. Des ressources financières considérables ont été fournies pour appuyer de nombreux secteurs africains. En ce qui concerne l'aviation, les donateurs bilatéraux et multilatéraux ont financé et financent encore l'infrastructure de transport aérien (aéroports, systèmes de navigation aérienne, installations de sûreté), les programmes (nationaux ou régionaux) de renforcement des capacités, ainsi que les conseils et l'aide en matière de politique (privatisation des transporteurs, libéralisation). Les progrès sont restés généralement en deçà des attentes, tandis qu'on assiste actuellement à une prolifération de nouvelles initiatives dans diverses régions d'Afrique. L'OACI assure une coordination visant à résoudre les problèmes relatifs aux efforts et initiatives non coordonnés qui risquent de conduire au double emploi



et à une allocation inefficace des ressources. La coopération, la coordination et la collaboration sont assurément les meilleurs moyens de réduire les coûts d'exploitation et d'éviter le gaspillage des ressources. Il convient d'améliorer la collecte des données et leur diffusion entre les exploitants et les AAC pour effectuer une analyse proactive des données recueillies.

PIÈCE JOINTE
PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE EN COLLABORATION

| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|---|---------------------|-------------------|--|--------------------------|
| 2.1 | Appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique (SIASA) | Missions d'assistance régulation et orientation documents atelier formation SOFIA ECCAIRS RSOO | Fonds de l'UE | ? | Les États tireront parti de l'aide offerte | AESA |
| 2.2 | Projet de sécurité aérienne en Afrique centrale (CAASP) | ASSA-AC Formation Atelier Étude des aérodromes | Fonds de l'UE | ? | Les États tireront parti de l'aide offerte | AESA |
| 2.3 | Aide aux États pris à titre individuel | Cadre réglementaire et institutionnel d'enquête sur les accidents et incidents Renforcement des capacités techniques et organisationnelles SOFIA Études sur la sécurité de l'aviation | Fonds de l'UE | ? | Les États demanderont de l'aide | AESA |

¹ Ce thème doit être relié :

- i) à l'aide aux États pour la création ou le renforcement du système étatique de supervision de la sécurité d'une RSOO ou d'une RAIO ;
- ii) à l'aide aux États pour la résolution des insuffisances identifiées dans un délai raisonnable, notamment la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI ;
- iii) au renforcement de la culture de sécurité de l'aviation chez les prestataires africains de services aéronautiques ; ou
- iv) au programme des activités du Plan AFI 2014.



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|---|---|-------------------|---|--------------------------|
| 2.4 | Appui à la mise en œuvre de la sécurité de l'ATM | Séminaire sur les stratégies de gestion d'une organisation de supervision efficace de l'ATM | Assistance technique des États-Unis | ? | OACI coordonnera la formation dans le cadre du Plan AFI | FAA des États-Unis |
| 2.5 | Programme de sécurité des espaces aériens pour l'Afrique | Formation | Assistance technique des États-Unis | ? | Les États tireront parti de la formation offerte | DOT |
| 2.6 | Audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) | Aide à la préparation des compagnies aériennes | Fonds de l'IATA | ? | Les compagnies aériennes demanderont de l'aide | IATA |
| 2.7 | AFI — Programme d'inspectorat coopératif (AFI-CIS) | Aide aux États pour la résolution des insuffisances liées au processus d'AOC | Financement de la formation et des missions des inspecteurs | ? | Appui offert par les Émirats arabes unis, qui doit être décrit en détail L'OACI envisage un appui du Fonds SAFE | CAFAC |
| 2.8 | Plan AFI | Projets d'aide | Fonds de la République de Corée dans le Fonds SAFE | 2016 | Les projets d'aide seront coordonnés par l'OACI | OACI |
| 2.9 | Plan AFI | Orientation sur les politiques de gestion des ressources humaines | | | Formation initiale en élaboration, formation continue, rétention des employés compétents à leurs postes | OACI |
| 2.10 | Plan AFI, RSOO | Orientation sur les organisations régionales et infrarégionales de l'AFI | Émirats arabes unis | 2015 | Description précise des organisations régionales et infrarégionales et de leur mission ainsi que de leurs centres de coordination | OACI, CAFAC |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|--|---|-------------------|---|---|
| 3.1 | Diffusion des enseignements tirés auprès des États ayant des SSC et/ou une faible note de mise en œuvre efficace, et recherche de donateurs répondant à leurs besoins | Résolution des SSC et des inefficacités majeures en matière de sécurité Renforcement des activités de supervision | Assistance technique et financière | Non disponible | Contributions volontaires d'États donateurs et de partenaires | OACI, CAFAC et d'autres États partenaires |
| 3.2 | Exécution des plans d'action de l'OACI | Résolution des SSC et des inefficacités majeures en matière de sécurité | Aide dans le cadre du Plan AFI | Non disponible | Poursuite de l'aide directe aux États (missions et formations de la ROST) | OACI/CAFAC |
| 4.a.1 | Développement des ressources humaines | Mise en œuvre par les États de stratégies et de plans de développement des ressources humaines | Appui de l'OACI (Plan AFI) Appui de l'Union africaine (politique de l'aviation civile africaine) | 31 décembre 2015 | Formation des gestionnaires des ressources humaines. Formation d'experts des différents domaines. Normalisation des compétences. Harmonisation de la formation. Recours à la formation axée sur les compétences | OACI |
| 4.a.2 | | Élaboration de programmes/ plans de formation | Appui des États de l'OACI | 31 mai 2015 | Élaboration d'un programme de formation sur la base d'une politique solide de formation. | États de l'OACI – directeurs généraux des AAC |
| 4.b.1 | Durabilité des RSOO | Protocoles d'accord avec les communautés économiques régionales (CER) pour l'appui institutionnel et financier. | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Rédaction du protocole d'accord ; réunion des chefs des CER ; signature des protocoles d'accord. | Conseil d'administration des RSOO ; chefs des CER, président de l'OACI et secrétaire général de la CAFAC. |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|----------------------------------|--|---|-------------------|---|--|
| 4.b.2 | | Mise en œuvre d'une redevance | Appui de l'OACI CAFAC | 31 décembre 2014 | Accord des États membres ; désignation des agences de recouvrement ; mise en œuvre | Conseil d'administration des RSOO, Conseil des ministres et président de l'OACI |
| 4.b.3 | | Fusion et intégration des RSOO dans des entités plus grandes | CER CAFAC OACI | 31 mai 2016 | Évaluation du nombre optimum et de la configuration des RSOO. Élaboration d'une stratégie/d'un plan de mise en œuvre | Conseil d'administration des RSOO, président des CER, secrétaires généraux de l'OACI et de la CAFAC. |
| 4.b.4 | Délégation de fonctions aux RSOO | Renforcement des systèmes et des capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté. Lettres officielles du protocole d'accord entre les RSOO et les États sur les fonctions déléguées. | Financement durable et adéquat ; personnel suffisant et qualifié ; volonté politique et engagement de la direction. | Continue | Promotion et création de RSOO solides et dotées de mécanismes de financement adéquat et durable ; création de RSOO solides et dotées de mécanismes de financement adéquat et durable ; mise en commun des ressources ; identification précise des fonctions devant être déléguées aux RSOO. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC ; chefs des CER ; directeurs généraux des RSOO |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---------------------|-------------------|---|--|
| 4.c.1 | Séparation des fonctions des organes de régulation de celles des exploitants des services de navigation aérienne | Séparation claire des fonctions des organes de régulation de celles des prestataires de services | Appui de l'OACI | 31 décembre 2015 | Revue de la loi et de la mission des entités aéronautiques ; identification des entités aéronautiques et fourniture à celles-ci de ressources adéquates. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC. |
| 4.c.2 | | Renforcement de la mise en œuvre de la PBN dans le cadre de l'AFPP | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Adhésion des États à l'AFPP | OACI ASECNA États |
| 4.c.3 | | Résolution du problème des messages et données opérationnels manquants (plans de vol, OPMET, etc.). | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Examen/mise en œuvre des conclusions pertinentes de l'APIRG | OACI ASECNA États |
| 4.c.4 | | Promotion progressive de la coopération entre les ANSP et de l'intégration des espaces aériens en vue de services harmonieux de navigation aérienne. | Appui de l'OACI | 31 décembre 2014 | Programme des ateliers de coordination civile/ militaire (à l'échelle mondiale et régionale) Conclusion des lettres d'accord entre les états sur le SAR, et établissement et mise à l'épreuve des plans d'urgence. | Ministres responsables de l'aviation civile ; directeurs généraux des AAC. |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---------------------|--------------------------------------|--|--|
| 5.1.1 | Establishment and strengthening of CAA | <p>Autonomous CAA capable of regulating industry, with sufficient resources (qualified personnel, financial, technical)</p> <p>Active participation in RSOOs</p> | Yes | Abuja safety targets (2013) | <p>Implement Critical Elements</p> <p>Develop appropriate legislation and regulations based on ICAO model regulations</p> <p>Allocate sufficient resources to CAA</p> <p>Develop human resource plan for CAA personnel</p> | States/CAAs |
| 5.1.2 | Création et le renforcement de l'AAC | Élaboration et mise en œuvre de plans de formation pour le personnel de l'AAC | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | <p>Création d'un centre de formation</p> <p>Élaboration et mise en œuvre de programmes et plans appropriés de formation pour le personnel de l'AAC</p> | AAC Industrie |
| 5.1.3 | Establishment and strengthening of CAA | <p>Autonomous CAA capable of regulating industry, with sufficient resources (qualified personnel, financial, technical)</p> | Yes | Abuja safety targets (2013) | <p>Implement Critical Elements</p> <p>Develop appropriate legislation and regulations based on ICAO model regulations</p> <p>Allocate sufficient resources to CAA</p> | <p>États/AAC</p> <p>AAC États</p> <p>États/AAC</p> |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|---|---|---------------------|--------------------------------------|--|--|
| | | | | | Develop human resource plan for CAA personnel | États/AAC |
| 5.1.4 | | Délégation des responsabilités (si cela se justifie) | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Utilisation de l'article 83 bis pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité | AAC OACI |
| 5.2.1 | Air operators certification and maintenance of an aircraft registry | Air Operators certified and aircraft register maintained | Yes | Abuja safety targets (2013) | Establish primary aviation legislation Promulgate enabling regulations covering all Annexes Clearly define the relationship between States and operators | CAAs Air Operators Partners CAAs CAAs |
| 5.2.2 | Air operators certification | Air Operators certified | Yes | Abuja safety targets (2013) | Develop of Guidance Material Conduct air operator certification activities | CAAs Air Operators Partners CAAs |
| 5.2.3 | Maintenance of an aircraft registry | Aircraft register maintained | Yes | Abuja safety targets (2015) | Establish procedures for aircraft registry maintenance | CAAs Air Operators |
| 5.2.4 | Air operators certification and maintenance of an aircraft registry | Air Operators certified and aircraft register maintained | Yes | Abuja safety targets (2015) | Conduct safety oversight activities | CAAs |
| 5.2.5 | Certification des exploitants aériens et tenue d'un registre d'aéronefs | Les exploitants aériens sont certifiés et il y a tenue du registre d'aéronefs | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Élaboration d'un plan de développement des ressources humaines pour le personnel de l'AAC | AAC |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---------------------|--------------------------------------|--|---|
| 5.3.1 | Aerodrome Certification | International aerodromes certified | Yes | Abuja safety targets (2015) | Develop and promulgate enabling regulations Conduct aerodrome certification activities Conduct safety oversight activities | CAAs Airport Operators CAAs CAAs |
| 5.3.2 | Certification des exploitants d'aéroports | Partage d'informations relatives à la certification au niveau national/international | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Les États appuieront le projet de bases de données d'AOC | AAC |
| 5.3.3 | Certification des aérodromes | Le personnel est qualifié et dûment formé | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Organisation d'une formation conjointe entre les parties prenantes | AAC Industrie |
| 5.3.4 | Certification des aérodromes | Zonage | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Réalisation d'analyses du risque de sécurité et d'études aéronautiques | AAC Exploitants d'aéroports |
| 5.4.1 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Programmes nationaux de sécurité Systèmes de sécurité et de gestion | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2015) | Réalisation d'analyses des lacunes Élaboration de plans de mise en œuvre des SSP/SMS | AAC OACI Industrie AAC OACI AAC Industrie AAC Industrie |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|--|--|---|---|---|---|
| 5.4.2 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Programmes d'aide | Oui | À préciser | Élaboration de programmes d'aide | AAC OACI Partenaires |
| 5.4.3 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Participation active aux RSOO | Oui | Objectifs de sécurité d'Abuja (2013) | Participation aux RSOO et collaboration avec celles-ci | AAC RSOO |
| 5.4.5 | Passage de la supervision de la sécurité à la gestion de la sécurité | Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation | Oui | À préciser | Songer à l'élaboration d'une feuille de route pour faciliter la mise en œuvre du GASP | OACI Partenaires |
| 6.1 | Audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA | Les organes de régulation doivent promouvoir la mise en œuvre de l'IOSA | Aucune | Objectifs de sécurité d'Abuja (fin de 2015) | Promotion | Les États, avec l'appui de la CAFAC et de l'IATA |
| 6.2 | Collecte et analyse des données opérationnelles | Mise en œuvre de l'échange d'informations sur la sécurité et participation à cet échange | Abonnement auprès du fournisseur d'analyses des données sur les vols | Juillet 2015 | Exploitants | Les États mettront en application l'exécution de la mission de l'ICAO relative à la FDA chez tous les exploitants |
| 6.3 | Sécurité des pistes | Appui aux équipes de sécurité des pistes « Go Team » du RASG-AFI | Les autorités aéroportuaires fourniront des ressources pour le déploiement des équipes de sécurité des pistes | 2014-8 aéroports et en cours | Déploiement des équipes de sécurité des pistes « Go Team » du RASG-AFI | Président du RASG-AFI |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|-----------------------|--|---|---------------------------------------|--|---|
| | | | « Go Team » en prenant en charge le voyage/ l'hébergement | | | |
| 6.4 | Airport Certification | Clarification of roles | SME who could develop guidance material | September 2015 | Guidance material for clarification of roles and responsibilities | ICAO |
| 6.5 | CFIT | Appui aux procédures BaroVNAV en vue d'une mise en œuvre intégrale des procédures de PBN sur demande, la priorité étant donnée aux aéroports à volume élevé de trafic ou <ul style="list-style-type: none">- conception de la PBN- formation- SOP- systèmes | Appui actif au Programme africain des procédures de vol de l'OACI | En cours | Élaboration de BaroVNAV Promotion d'une PBN sûre et efficace, sur la base de la formation des formateurs et du transfert des compétences | AFPP et Airbus Safety via Airbus Presky |
| 6.6 | LOC-I | Trousse LOC-I SEI de la CAST | Utilisation de la trousse LOC-I Plans détaillés de mise en œuvre | À partir de novembre 2014 En cours | Lancement de la trousse Partage des SEI les organes de régulation doivent assurer la mise en œuvre | IATA et Boeing |



| Référence | Thème ¹ | Résultats attendus | Ressources requises | Date d'achèvement | Principales mesures | Entité(s) responsable(s) |
|-----------|------------------------------|---|---|-------------------------|--|--------------------------|
| 6.7 | Identification des priorités | Identification des États ayant des problèmes de sécurité liés à l'AIS et offrir une formation en cours d'emploi | Formation Utilisation d'outils/des logiciels de la base de données AIS européenne | Septembre 2014 en cours | Formation en cours d'emploi et plate-forme | Eurocontrol et IATA |

— FIN —