



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programme d'assistance technique

SOUTIEN À LA POURSUITE DU PLAN RÉGIONAL AFI COMPLET DE MISE EN ŒUVRE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI)

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)²,
au nom des États africains]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail présente les réalisations graduelles observées dans le cadre de l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique par la mise en œuvre du Plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). La note recommande la poursuite du Plan AFI au-delà de 2016 en élargissant son champ d'intervention pour couvrir des domaines liés à la sécurité tels que les Enquêtes d'accidents (AIG), les Aéroports et les Aides au sol (AGA) et les Services de navigation aérienne (ANS). Le fait d'élargir et de poursuivre le programme au-delà de 2016 contribuera à améliorer davantage la sécurité de l'aviation sur le Continent africain.

L'assistance fournie par le biais du Plan AFI alliée aux efforts des États pour effectivement mettre en œuvre les Plans d'action de l'OACI a contribué à une amélioration de la situation dans un certain nombre d'États en ce qui concerne leurs systèmes de supervision de la sécurité comme l'atteste le relèvement du niveau de mise en œuvre effective des éléments critiques. De juillet 2012 à juin 2016, le nombre d'États africains ayant 60 % et plus de mise en œuvre effective est passé de 14 à 24 États et le nombre de pays connaissant des préoccupations significatives de sécurité a fléchi de 20 à 4 États.

Sur la base de ces réalisations, la CAFAC et les États africains soutiennent les objectifs du Plan AFI et sont convaincus que sa poursuite contribuera à améliorer davantage la sécurité de l'aviation en Afrique tout en accélérant et en maintenant durablement les progrès accomplis par les États africains à ce jour.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à noter les progrès accomplis dans le cadre du Plan AFI et l'engagement pris par les États africains de mettre en œuvre ledit Plan ainsi que ses objectifs ;
- b) à entériner la poursuite des activités du Plan AFI ;
- c) à inviter les États, les organisations internationales et les partenaires de l'industrie à soutenir le programme ainsi que les projets corrélatifs ;
- d) encourager d'autres régions à envisager l'adoption d'une approche similaire au Plan AFI en vue de trouver des solutions idoines aux carences et problèmes rencontrés en matière de sécurité.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

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

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rattache aux objectifs stratégiques de sécurité et d'efficacité et capacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 Vu le nombre important d'accidents et d'incidents, le caractère inadéquat des systèmes de supervision de la sécurité, et celui des autorités aéronautiques autonomes, la pénurie de personnel qualifié en Afrique, etc., l'OACI a lancé le Plan régional complet détaillé AFI de mise en œuvre (Plan AFI), qui a été entériné par la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI. Par la suite, le Secrétaire Général de l'OACI a élaboré un plan le 1^{er} janvier 2008 destiné à éliminer ces carences. Et depuis lors, le Plan fournit une assistance aux États en mettant notamment l'accent sur les objectifs ci-après :

- a) renforcer les autorités de l'aviation civile pour ce qui est des capacités en matière de supervision de la sécurité ;
- b) accroître le degré de conformité aux SARP de l'OACI et aux meilleures pratiques de l'industrie ;
- c) augmenter le nombre d'agents qualifiés au niveau de la supervision et de l'industrie.

1.2 En mars 2013, le Plan AFI a été élargi pour inclure des domaines additionnels des services de navigation aérienne (ANS), des aéroports et des aides au sol (AGA) et des enquêtes d'accidents (AIG) en tenant compte des niveaux de mise en œuvre relativement bas dans ces domaines comme le montrent les résultats des audits de l'OACI dans les États de la région, tout en maintenant un accent particulier sur les domaines que sont PEL, OPS et AIR afin de les aligner sur la Déclaration d'Abuja et les Objectifs de sécurité de juillet 2012.

2. ANALYSE

2.1 Sur la base des domaines ciblés du Plan AFI et conformément à son programme de travail annuel, nombre d'activités ont été menées en vue d'aider les États. Dans le cadre du Plan AFI, des Plans d'action spécifiques de l'OACI ont été élaborés et sont en voie de mise en œuvre dans trente-deux États prioritaires. Ces États prioritaires ont été identifiés comme accusant des préoccupations significatives de sécurité, de faibles niveaux de mise en œuvre effective (EI) et/ou les États figurant sur la liste de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB). De plus, de tels plans d'action sont aussi utilisés dans quelques États ayant un haut niveau de performances mais qui veulent renforcer davantage leur système de supervision de la sécurité. La mise en œuvre effective de ces plans est en cours; elle a contribué à une amélioration sensible de la sécurité dans la région.

2.2 Des activités d'assistance spécifiques envisagées dans le cadre des Plans d'action de l'OACI ont été conjointement menées par les équipes de sécurité des bureaux régionaux de l'OACI, le programme de coopération en inspecteurs en matière de sécurité pour l'Afrique et l'Océan indien

(AFI-CIS) de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et les COSCAP/ROO ainsi que d'autres entités similaires.

2.3 L'assistance fournie au titre du Plan AFI alliée aux efforts déployés par les États pour assurer la mise en œuvre effective du plan d'action de l'OACI a permis à un certain nombre d'États de connaître des améliorations significatives de leurs systèmes de supervision de la sécurité tel que le démontre l'augmentation de mise en œuvre effective des éléments critiques. Entre juillet 2012 et juin 2016, le nombre d'États de la région AFI accusant une mise en œuvre effective de 60 % et plus a grimpé, passant de 14 à 24 États et le nombre des États éprouvant des problèmes graves de sécurité a fléchi, passant de 20 à 4 États.

2.4 Le Plan AFI continue d'apporter un appui nécessaire à la création et au fonctionnement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ainsi qu'aux organisations régionales d'enquêtes d'accidents et d'incidents (RAIO). La création et/ou l'opérationnalisation de telles entités se poursuivent. On observe toutefois que ces entités ont des difficultés à fonctionner effectivement et à soutenir les États tel que souhaité. Pour soutenir le fonctionnement effectif et la durabilité desdites entités, le Plan AFI a commencé à faciliter la coopération à l'avenir et l'agrandissement de ces entités. À cette fin, des dispositions ont été prises pour parer au chevauchement des attributions, à la prolifération d'organismes régionaux sans coordination et au gaspillage de ressources. Les États ont par ailleurs été encouragés adhérer à plus d'une RSOO à moins que la RSOO en question n'exerce différentes fonctions.

2.5 Le Plan AFI a fourni son assistance pour la création de l'Association des organisations de formation aéronautique en Afrique (AATO) qui a pour mission d'harmoniser et de normaliser la formation aéronautique en Afrique. Un appui a été fourni depuis le début quant à sa création et aux mesures pratiques subséquentes, notamment trouver un État qui abriterait son siège et la signature d'un accord de siège avec le Gouvernement de la République démocratique fédérale d'Éthiopie. L'AATO mène actuellement ses activités à son siège à Addis Abeba (Éthiopie).

2.6 Dans le domaine du renforcement des capacités, le Plan AFI a mené de nombreuses activités, notamment l'organisation des séminaires et ateliers dans divers domaines liés à la sécurité. Plus de 2 300 participants originaires de nombre d'États ont bénéficié de ces activités conduites de 2008 à ce jour.

2.7 La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique tenue à Abuja (Nigéria) du 16 au 20 juillet 2012 a réaffirmé l'engagement de promouvoir un transport sûr, sécurisé et durable en Afrique. La Conférence a adopté une gamme d'Objectifs de sécurité de l'aviation de haut niveau, entérinés par la suite par la Conférence des Chefs d'État de l'Union Africaine (UA) en janvier 2013. Les efforts déployés dans le cadre du Plan AFI pour atteindre ces objectifs de sécurité et réaliser des améliorations durables en matière de sécurité ont donné des résultats probants.

2.8 Outre le mécanisme de soutien étatique classique, le Plan AFI a adopté une approche pratique en élaborant et faisant démarrer des projets spécifiques dans les domaines de la certification d'aérodromes, des recherches et sauvetage (SAR), de la revue des pairs des prestataires des services de navigation aérienne, de la mise en œuvre de SS-SMS en vue de soutenir davantage les États afin qu'ils puissent atteindre un niveau de sécurité de l'aviation durable.

2.9 Afin de d'inculquer une véritable culture de la sécurité dans la région, le Plan appuie la tenue de symposiums annuels sur la sécurité depuis 2014. Le premier symposium s'est tenu à Dakar (Sénégal) en mai 2014 et le second, à Maputo (Mozambique) en mai 2015 et le troisième à Malabo (Guinée Équatoriale) en juin 2016. Ces symposiums ont beaucoup contribué à des échanges d'idées et à la

diffusion des informations sur des questions émergentes de sécurité dans la région. Ils ont également servi de tribune à des hauts responsables aéronautiques nationaux, régionaux et internationaux ainsi qu'aux experts et partenaires en matière de sécurité pour élaborer des programmes et des plans d'action pour faire face aux défis présents et futurs auxquels le continent est confronté.

2.10 En dépit des progrès notables accomplis à ce jour dans le cadre de l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique grâce à la besogne colossale abattue par le biais du Plan AFI et avec le concours des partenaires aéronautiques, les pays africains sont conscients du fait qu'il faut encore d'autres initiatives, des ressources additionnelles et du temps pour pleinement atteindre les Objectifs de sécurité d'Abuja.

3. CONCLUSION

3.1 La mise en œuvre et le soutien au Plan AFI alliés aux efforts des États ont contribué à une amélioration sensible des systèmes de supervision de sécurité des États africains.

3.2 En raison de ces réalisations notables, la CAFAC et les États membres s'engagent à poursuivre le Plan AFI en assurant sa mise œuvre effective et systématique pour couvrir tous les domaines de la sécurité et reconnaissent que cela permettra d'accélérer et de maintenir de façon durable les progrès accomplis par les États africains dans le cadre de l'amélioration des systèmes de l'aviation civile.

3.3 Les États africains soutiennent les objectifs du Plan AFI et sont convaincus que la poursuite de sa mise en œuvre contribuera à coup sûr à améliorer davantage la sécurité en Région AFI. Qui plus est, la poursuite dudit plan permettra de renforcer la culture de la sécurité nécessaire à une supervision de la sécurité durable.

3.4 Capitalisant l'expérience acquise dans la région AFI, la CAFAC et les États Africains recommandent que d'autres régions de l'OACI considèrent l'adoption d'une approche similaire au Plan AFI pour résoudre les carences et les défis de sécurité.