



Organisation de l'aviation civile internationale
Bureau Afrique Occidentale et Centrale

**Onzième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle
d'aérodromes (AOP/SG/11) (Dakar, Sénégal, 3 au 7 août 2015)**

Point 5 de l'ordre du jour : RASG/AFI-Programme de sécurité des pistes

(Note présentée par le Secrétariat)

RESUME

La présente note donne une vue d'ensemble du programme mondial de sécurité des pistes et des informations sur les progrès réalisés depuis le Symposium de Montréal. Il souligne les défis auxquels sont confrontés les Etats de la région AFI au vu des cibles établies en matière de sécurité par la Conférence ministérielle à Abuja. Enfin, la note présente les initiatives RASG AFI d'aide à l'établissement d'équipes de sécurité de piste dans les aéroports internationaux et propose des mesures destinées à donner effet à l'issue de l'APIRG/EO.

La suite à donner par la réunion se trouve au **paragraphe 4.**

REFERENCES

- Manuel des équipes de sécurité des pistes
- Rapport de la deuxième réunion du Groupe régional de sécurité aérienne de la région AFI (RASG-AFI)

Ce document de travail est lié aux Objectifs stratégiques : **A, B & E**

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a organisé le Symposium mondial sur la sécurité des pistes à Montréal du 24 au 26 mai 2011. Le symposium a représenté une première étape importante dans la coordination de l'effort mondial d'amélioration de la sécurité des pistes en identifiant ce que peut faire un Etat pour améliorer les résultats de la sécurité des pistes, notamment la détermination d'un cadre commun de renforcement de la sécurité des pistes. L'une des recommandations du Symposium est de constituer des Equipes chargées de la sécurité des pistes (RST) localement dans les aéroports. Depuis lors, les Partenaires à la sécurité des pistes ont élaboré et promu des solutions à travers des Séminaires régionaux sur la sécurité des pistes à travers le monde et, en particulier, dans la région AFI.

2.3 L'OACI a publié en 2015 la seconde édition du Manuel des équipes en charge de la sécurité des pistes qui est le manuel de référence pour la constitution de ces équipes (RSTs). Ce manuel qui décrit les composantes de l'efficacité d'une Equipe chargée de la sécurité des pistes (RST) représente la seule référence des activités RST et promeut le partage et l'échange d'informations sur la sécurité entre les parties concernées. A ce jour, plusieurs

documents d'orientation/guides ont été élaborés par différents partenaires. Tous ces outils et guides sont disponibles sur le site Web public de l'OACI (www.icao.int/safety/runwaysafety). Enfin, plusieurs séminaires ont été organisés dans le monde, dont quatre dans la région AFI : trois ont été tenus au Cap / Afrique du Sud, à Accra/Ghana et à Agadir/Maroc en 2012 ; le quatrième a été organisé à Livingston/Zambie en 2014.

2. SECURITE DES PISTES DANS LA REGION AFI

2.1 La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique, qui s'est tenue à Abuja (Nigeria) du 16 au 20 juillet 2012 et dont les décisions ont été approuvées par la Vingt-deuxième Session ordinaire du Conseil exécutif de l'Union africaine tenue à Addis-Abeba du 21 au 25 janvier 2013, a fixé les cibles pour la région AFI :

- réduire de 50 % les accidents et les graves incidents liés aux pistes d'ici la fin de 2015.
- réduire de 50 % les accidents et les graves incidents liés aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) pistes d'ici la fin décembre 2015.

2.2 La réunion devrait rappeler que, pour 10 accidents enregistrés en Afrique en 2013, 6 étaient liés à la sécurité des pistes. Cette proportion est encore plus prononcée en 2014 quand 7 accidents étaient liés à la sécurité des pistes sur les 9 enregistrés en Afrique. Cela illustre l'importance de l'opérationnalisation précoce d'équipes chargées de la sécurité des pistes dans les aéroports pour atténuer les risques liés à la sécurité des pistes.

2.3 La sécurité des pistes a fait l'objet d'une Conclusion de la Seconde réunion du Groupe régional sur la sécurité de l'aviation pour la région AFI (RASG-AFI) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) tenue à Dakar, Sénégal, les 1^{er} et 2 novembre 2013 formulée comme il suit :

« CONCLUSION 2/7 : PROGRAMME DE SECURITE

DE PISTES Que :

- a) **Les Etats établissent des équipes de sécurité de piste (RTSs) pour tous les aérodromes internationaux ;**
- b) **Les Etats s'engagent à participer à des séminaires /ateliers et autres activités de formation sur la sécurité des pistes ».**

2.4 Pour assister les Etats dans leurs efforts de mise en œuvre des solutions proposées pour améliorer la sécurité des pistes, le Groupe régional de sécurité aérienne (RASG AFI) a établi deux équipes volantes de sécurité de piste pour les régions WACAF et ESAF conformément aux termes de référence. Les équipes volantes sont responsables de l'assistance aux aéroports des Etats AFO en mettant en œuvre des activités de formation et de suivi des équipes de sécurité de piste locales.

3. METHODOLOGIE DES EQUIPES VOLANTES DE SECURITE DE PISTE

3.1 Les équipes régionales de sécurité ont besoin que soient constituées des Equipes de sécurité de piste (RSTs) aux aéroports internationaux comme indicateurs de l'efficacité des mesures visant à réduire les accidents et les graves incidents de piste. Le programme de l'Equipe volante RASG-AFI vise à coordonner et focaliser l'assistance internationale collaborative pour la mise en œuvre de solutions spécifiques aux priorités sécuritaires.

3.2 La sécurité de pistes est une priorité sécuritaire mondiale. Le recours à des équipes volantes coordonnées et déployées régionalement permet de se servir de l'expertise existante pour favoriser mondialement l'établissement et l'intervention de RSTs. L'objectif d'une Equipe volante de sécurité de pistes est d'aider l'Etat à établir une RST sur ses aéroports internationaux en soutenant le stade de mise en œuvre grâce à une assistance technique, une formation, des séminaires, des évaluations et des enquêtes, des avis d'experts et du matériel d'orientation.

3.3 Le travail de la RST, une fois qu'elle aura été établie, sera coordonné en continuité par le Bureau régional de l'OACI et le Groupe régional de sécurité aérienne (RASG), qui auront la responsabilité des efforts de mise en œuvre et des réalisations associées dans l'atteinte des cibles régionales et du Plan mondial de sécurité aérienne de l'OACI.

3.4 Dans la Région AFI, l'établissement et l'opérationnalisation d'équipes de sécurité de pistes se font en deux étapes :

- Une visite initiale de 3 jours comprenant la formation de toutes les parties prenantes, l'établissement de l'équipe et leur formation à l'identification et à l'atténuation des risques
- Une visite de suivi de 2 jours intervenant trois mois après la visite initiale. L'objectif est de revoir et de suivre les activités de l'équipe et de convenir du système de rapport sur la base d'indicateurs établis

3.5 A ce jour, les équipes volantes RASG AFI ont installé des équipes de sécurité de pistes à Dakar (Sénégal), à Lomé (Togo), à Luanda (Angola) ... Avant la fin de cette année 2015, des missions de l'Equipe volante RS devrait être effectuées à Banjul (Gambie), à Brazzaville et à Pointe-Noire (Congo), à Kigali (Rwanda), à Mahé (Seychelles) et à Windhoek (Namibie) ... Cette activité est menée selon un système de recouvrement des coûts prenant en compte le coût de participation d'experts. A cet égard, les exploitants peuvent solliciter une assistance en écrivant au Bureau régional de l'OACI à travers l'Autorité de l'aviation civile.

4. MESURES DEVANT ETRE PRISES PAR LA REUNION

4.1 La réunion est invitée a:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document de travail ;
- b) recommander aux Etats de se servir du cadre établi par RASG-AFI pour l'établissement d'équipes de sécurité de pistes aux aérodromes internationaux ;
- c) encourager les Etats et les organisations internationales à fournir des experts pour participer à l'Equipe volante.
