



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 14 : Programme d'assistance technique

#### PROGRÈS EN AFRIQUE RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les progrès de mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et son programme de travail connexe.

La présente note de travail recommande aussi la poursuite du Plan AFI pendant le prochain triennat, y compris son élargissement en vue d'y inclure toutes les questions liées à la sécurité, notamment les enquêtes sur les accidents et incidents (AIG), les aérodromes (AGA) et les services de navigation aérienne (ANS). L'élargissement du programme et des activités connexes contribuera à améliorer davantage la sécurité dans la région AFI, comme on a pu le voir dans les domaines initiaux liés à la sécurité : licences du personnel (PEL), exploitation des aéronefs (OPS) et navigabilité des aéronefs (AIR), depuis la création du programme.

La poursuite de la mise en œuvre efficace et systématique du Plan AFI dans tous les domaines liés à la sécurité, et ce, en parfaite harmonie avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), contribuera à l'intensification des efforts déployés par les États africains en vue d'atteindre les objectifs du GASP ainsi que les objectifs de haut niveau en matière de sécurité adoptés durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, tenue à Abuja, en juillet 2012 (objectifs de sécurité d'Abuja).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note de la poursuite des activités du Plan AFI après 2016 dans le cadre des programmes de travail des bureaux régionaux, ainsi que de l'élargissement du Plan à tous les domaines concernant la sécurité ;
- à demander aux États, aux organisations régionales et internationales, aux institutions financières et à l'industrie d'appuyer le programme ;
- à charger la Secrétaire générale de promouvoir les pratiques exemplaires du modèle de Plan AFI pour que d'autres programmes régionaux d'assistance technique puissent les examiner et en tirer parti.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire de 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	A39-WP/23 A39-WP/26 A39-WP/28 A39-WP/38 A39-WP/46 Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique
---------------------	---

## 1. CONTEXTE

1.1 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation (Plan AFI) a été adopté par la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI et établi par le Secrétaire général le 1<sup>er</sup> janvier 2008 afin de remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région Afrique-océan Indien (AFI). Depuis lors, le Plan AFI a prêté assistance aux États africains en mettant l'accent sur l'établissement et la mise en œuvre d'un système efficace et viable de supervision de la sécurité ; la résolution des carences en matière de sécurité ; et le renforcement de la culture de la sécurité de l'aviation en Afrique.

1.2 Au cours des années, des progrès significatifs en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique ont été réalisés, suite aux activités et au travail considérable entrepris par l'OACI dans le cadre du Plan AFI. Il n'en reste pas moins que de nombreux États continuent de se heurter à des obstacles en ce qui concerne la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

1.3 Les activités du programme ont été largement axées sur l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action spécifiques aux États qui visent l'élimination des carences dans la supervision de la sécurité, et surtout la résolution dans les meilleurs délais des préoccupations significatives de sécurité (SSC). Le programme continue à connaître un grand succès en ce qui concerne le soutien apporté aux États en vue de l'atteinte des objectifs de sécurité régionaux (objectifs de sécurité d'Abuja) ; l'établissement et le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ; et le renforcement des capacités dans la supervision de la sécurité aux niveaux national et régional.

1.4 En mars 2013, le Plan AFI s'est étendu aux questions liées aux services de navigation aérienne (ANS), aux aérodromes (AGA) et aux enquêtes sur les accidents et incidents (AIG), l'accent premier étant maintenu sur les domaines touchant les licences du personnel (PEL), l'exploitation des aéronefs (OPS) et la navigabilité des aéronefs (AIR), et ce, dans un effort visant à s'assurer de la conformité du Plan avec la Déclaration d'Abuja et les objectifs de sécurité établis en juillet 2012. La Résolution A38-7 de l'Assemblée appuie la continuation et l'élargissement du Plan AFI.

1.5 Une évaluation du Plan AFI réalisée en 2015 a conclu que le programme constitue un mécanisme approprié pour l'amélioration des capacités de renforcement de la sécurité dans la région et en a recommandé la poursuite après 2016, au moins pour le prochain triennat, afin de tirer parti des résultats enregistrés jusqu'à maintenant et d'assurer sa durabilité. Cette évaluation, et l'extension du Plan AFI au prochain triennat, ont été approuvées par le Conseil de l'OACI.

## 2. ANALYSE

2.1 Sur la base des domaines de focalisation du Plan AFI et en conformité avec son programme de travail annuel, de nombreuses activités d'assistance ont été menées par les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST), préparant le terrain à l'élaboration de Plans d'action de l'OACI pour les États prioritaires qui présentent des préoccupations significatives de sécurité (SSC) ou un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) ou qui figurent sur la liste de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) de l'OACI.

2.2 Des activités d'assistance spécifiques envisagées dans les Plans d'action de l'OACI ont été menées à bien conjointement par les ROST, les programmes d'inspection coopératif – Afrique-océan Indien (AFI-CIS) mis en œuvre par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), les organisations régionales de supervision de la sécurité et d'autres entités. L'OACI a joué un rôle de chef de file en coordonnant ces activités afin d'éviter le chevauchement des efforts et le gaspillage des ressources, et s'est notamment chargée de la priorisation et de la coordination de toutes les initiatives régionales liées à la sécurité entreprises par le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) de la région AFI (RASG-AFI).

2.3 Jusqu'à maintenant, 32 États AFI ont accepté les Plans d'action de l'OACI et leur mise en œuvre a contribué à améliorer de façon importante la sécurité dans la région. L'OACI a aussi élaboré des projets d'assistance technique qui ont été mis en œuvre ou qui doivent l'être dans les États concernés, grâce au financement du Fonds pour la sécurité de l'aviation.

2.4 Le Plan AFI continue d'apporter le soutien nécessaire à certains États par l'intermédiaire des RSOO, à savoir l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et 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). Un soutien est également donné aux États qui travaillent à l'établissement de RSOO. Certains des sept États partenaires (Égypte, Libye et Soudan) ont adhéré au projet d'établissement d'une RSOO pour les États du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, qui a été entrepris conjointement par la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et l'OACI. Le Plan AFI cherche actuellement des solutions viables pour les autres États : Éthiopie, Somalie, Djibouti, Érythrée et Soudan du Sud. Il convient aussi de mentionner que l'opérationnalisation de l'Organisation pour la sécurité de l'aviation (SASO) de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) a été approuvée par ses États membres et que le Secrétariat de la SADC travaille actuellement en vue de faciliter la mise en place administrative et technique du Secrétariat de la SASO. Par conséquent, on prévoit que la SASO sera pleinement opérationnelle en 2016.

2.5 Afin d'utiliser au mieux les maigres ressources disponibles et d'accroître le plus possible l'efficacité des efforts déployés, les États sont fortement encouragés à ne pas adhérer à plus d'une RSOO, à moins que la RSOO en question n'ait des attributions différentes. C'est ainsi que le protocole d'accord visant à assurer la séparation des fonctions des RSOO respectives des Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) et de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a été conclu en mai 2015.

2.6 Le Plan AFI a favorisé la création de l'Association des organismes de formation aéronautique en Afrique (AATO) visant à harmoniser et à normaliser la formation aéronautique en Afrique. Du soutien a été apporté à l'AATO, notamment pour le recrutement de son Secrétaire général

et l'établissement de son siège à Addis-Abeba en Éthiopie, grâce à un accord avec l'État hôte signé avec le Gouvernement éthiopien en 2015.

2.7 Pour assurer l'accès à du personnel technique mieux qualifié, le Plan AFI a mené de nombreuses activités, y compris des séminaires et des ateliers dans divers domaines liés à la sécurité. Plus de 2 000 membres du personnel de plusieurs États africains ont profité de ces activités menées depuis 2008. En 2010, la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée a souligné la nécessité que les États membres prennent en charge tout ce qui concerne la formation aéronautique, exigeant ainsi que l'OACI modifie son rôle de prestataire de services de formation à celui de facilitateur de la formation. Par conséquent, le Plan AFI a permis de faciliter la formation et d'informer les États des programmes de formation sur la sécurité de l'aviation offerts dans les centres de formation agréés par l'OACI en Afrique.

2.8 La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique (du 16 au 20 juillet 2012 à Abuja au Nigéria) a réaffirmé l'engagement de promouvoir la sécurité, la fiabilité et la durabilité du transport aérien en Afrique. La Conférence a souligné que cela sera possible grâce à des processus approfondis et documentés de certification d'exploitant aérien suivis d'une supervision de la sécurité efficace de tous les exploitants aériens africains ; la promotion et la mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI visant à assurer la prompte résolution des SSC ; la création de RSOO et d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou le renforcement des RSOO et RAIO existantes et l'adhésion des États à une seule d'entre elles ; et la fourniture de ressources et de soutien à la mise en œuvre de l'AFI-CIS.

2.9 Plus important encore, la Conférence ministérielle a également adopté un ensemble d'objectifs de haut niveau en matière de sécurité de l'aviation qui ont ensuite été approuvés par l'Assemblée de l'Union africaine (UA) en janvier 2013.

2.10 Les efforts visant à atteindre les objectifs de sécurité de l'aviation et à réaliser des améliorations durables ont déjà donné des résultats tangibles. Suite à la validation des preuves de la mise en œuvre des plans d'action correctrice (CAP) de l'USOAP, des améliorations importantes des systèmes de supervision de la sécurité ont été notées dans un certain nombre d'États, comme en témoigne l'augmentation du taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux. Entre juillet 2012 et juin 2016, le nombre d'États dans l'ensemble de la région AFI ayant atteint un taux EI de 60 % et plus est passé de 14 à 24 et le nombre d'États présentant des SSC a baissé de 20 à 4.

2.11 Le taux EI régional moyen pour l'Afrique est néanmoins passé de 40 % en janvier 2011 à 48 % en juin 2016, ce qui représente une hausse de 8 % sur une période de quatre ans et demi, mais demeure inférieur au taux EI cible du GASP de 60 % et au taux EI mondial moyen, qui s'élevait à 63 % en juin 2016. Pour maintenir l'élan des améliorations régionales, l'OACI va poursuivre ses efforts dans le cadre du Plan AFI en vue de fournir de l'assistance en temps opportun en coordination avec les partenaires de la sécurité dans la communauté aéronautique. En font notamment partie plusieurs projets spécifiques ayant trait à la certification des aérodromes, à la feuille de route pour la formation, à l'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), au programme national de sécurité/au système de gestion de la sécurité (SSP/SMS), aux services de recherche et de sauvetage (SAR), entre autres, qu'il faudra plusieurs années pour mettre en œuvre et finaliser, à l'aide des contributions au Fonds volontaire du Plan AFI reçues des États donateurs .

2.12 Dans le but de favoriser et d'instaurer une forte et saine culture de sécurité dans la région, un symposium AFI sur la sécurité de l'aviation s'est tenu chaque année depuis mai 2014. Ce forum a aussi joué un rôle dans l'accroissement du niveau de sensibilisation à un point tel que tous les États

participent de manière proactive à l'échange des idées et à la diffusion de l'information touchant les questions et préoccupations de sécurité émergentes qui prédominent dans la région. Il offre aussi à l'OACI une occasion en or de communiquer efficacement avec les États en vue de chercher une solution viable entre les hauts fonctionnaires qui réalisent peu ou pas de progrès dans la résolution de leurs carences en matière de sécurité de l'aviation.

2.13 Le plan AFI travaille étroitement avec le RASG-AFI et le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG). En conséquence, les réunions RASG-AFI/3 et APIRG/20, tenues à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) en décembre 2015, ont entériné les objectifs du Plan AFI pour 2016, y compris l'atteinte par 70 % des États africains d'un taux EI de 60 %, l'élimination des SSC et la certification d'au moins 45 % de tous les aéroports internationaux.

2.14 Pour ce qui est des services de navigation aérienne (ANS), le Plan AFI a élaboré un projet de mise en œuvre pour appuyer le Programme d'assurance de la qualité et de la sécurité des ANSP africains (ASQA), mécanisme d'examen par les pairs créé en 2015. Son principal objectif est d'aider les ANSP à constamment améliorer la sécurité et la qualité de la navigation aérienne, étant donné la supervision réglementaire des ANS limitée dans la région Afrique. Ce mécanisme est fondé sur des examens réalisés par des équipes indépendantes d'experts sélectionnés au sein des ANSP et d'autres organismes d'aviation civile, qui s'appuient sur des éléments indicatifs complets, en cours de validation, élaborés avec le soutien de l'OACI ainsi que sur des pratiques exemplaires pertinentes des parties prenantes comme Air Traffic and Navigation Services South Africa (ATNS SA), l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). Des essais d'examen par les pairs ont été menés en Afrique du Sud, au Kenya, en Ouganda, en République-Unie de Tanzanie et auprès de l'ASECNA en 2015 et 2016, et les enseignements sont actuellement pris en compte en vue de la mise en place, en 2016, d'un cadre régional pour la coopération ainsi que de modalités et d'outils qui permettraient la mise en œuvre opérationnelle du Programme ASQA.

### 3. CONCLUSION

3.1 Malgré les progrès significatifs réalisés en matière de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique, suite aux activités et au travail considérable entrepris dans le cadre du plan AFI et par les partenaires de l'aviation, il est largement reconnu et entendu qu'il faudra consacrer plus d'efforts, de ressources et de temps, non seulement pour réaliser les objectifs de sécurité de haut niveau (objectifs de sécurité d'Abuja), y compris l'élimination des SCC restantes et des autres carences dans la région, mais aussi pour maintenir l'élan et assurer la durabilité. L'objectif établi pour tous les États africains voulant qu'ils atteignent un taux EI de 60 % des éléments cruciaux du système de supervision de la sécurité a été adopté en tant que mesure mondiale et sert de base pour l'objectif à court terme du GASP. La réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja est essentielle à l'atteinte des objectifs du GASP au niveau de la région AFI. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à prêter assistance aux États dans le cadre du Plan AFI en collaboration avec les partenaires de l'aviation, en particulier pour s'assurer que toutes les activités liées à la sécurité de l'aviation, y compris dans les domaines AIG, AGA et ANS, sont comprises dans le programme et menées de manière efficace et prompte.