



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

Point 30.3 : Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021)

SERVICE D'ASSISTANCE AU SOL

[Note présentée par la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) au nom des 54 États africains²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En 2019, l'OACI a publié le premier manuel sur l'assistance en escale, un effort conjoint entre l'OACI et l'industrie axé principalement sur les aspects de sécurité et la mise en œuvre du SGS parmi les prestataires de services d'assistance en escale.

Actuellement, l'OACI ne dispose pas de SARP directement applicables aux manutentionnaires au sol (GH), et au niveau de l'État, ces prestataires sont normalement considérés comme étant sous la responsabilité soit de l'exploitant d'aérodrome, soit de l'exploitant d'aéronef, soit des deux. Cependant, le modèle actuel basé sur les contrats, les accords de niveau de service (ans) et d'autres ne fournissent pas nécessairement le niveau de sécurité attendu. En fait, les incidents, et les accidents au sol, qui comprennent les accidents avec un composant GH, continuent d'être une catégorie avec la plus forte occurrence selon les données de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est priée de demander à l'OACI de veiller à intégrer les normes et pratiques recommandées relatives à la gestion de la sécurité destinées aux fournisseurs de services d'assistance en escale dans les Annexes concernées, notamment l'Annexe 6, parties 1, 2 et 3, l'Annexe 8, l'Annexe 14 et l'Annexe 19.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail porte sur les Objectifs stratégiques capacité et l'efficacité en matière de sécurité et de navigation aérienne.
<i>Implications financières :</i>	Aucun
<i>Référence :</i>	https://www.icao.int/SAM/Documents/Summary%20of%20Discussion%20-%202021SAMGH_21.05.18.pdf

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, Eswatini, 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, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

1. INTRODUCTION

1.1 Un vol en toute sécurité exige que les services au sol soient effectués avec succès et en toute sécurité entre l'arrivée et le départ des aéronefs, conformément à un ensemble d'exigences qui peuvent être mises en œuvre dans le monde entier de manière normalisée.

1.2 Avec la croissance du trafic aérien, les opérations d'assistance en escale sont devenues plus complexes

1.3 Les manutentionnaires au sol font face à un environnement complexe et potentiellement dangereux sur la rampe

2. DISCUSSION

2.1 Le 21 avril 2021, le bureau régional SAM de l'OACI a tenu le premier webinaire sur l'assistance en escale dans la région SAM avec le soutien du siège de l'OACI, de l'IATA, de l'ACI, de l'ASA, de l'IBAC, de l'AAC britannique, du DGAC du PÉROU et de l'ANAC du Brésil. Son objectif principal était de faire mieux connaître le Manuel d'assistance en escale et de discuter du point de vue de chaque partie prenante. Cela inciterait les participants à discuter davantage de la question du service l'assistance au sol dans la région, par le canal des forums actuellement disponibles (tels que notre groupe régional de sécurité ou RASGPA).

2.2 Dispositions actuelles de l'OACI sur l'assistance en escale

2.2.1 Naviguer dans le contexte du Manuel GH, en commençant par le mandat de la Commission de la navigation aérienne de l'OACI de faire une analyse des lacunes sur les dispositions en matière de GH. La mise en place du groupe de travail GH et son produit final, le manuel de manutention au sol. Le manuel se concentre sur les principes clés suivants :

- Gestion et réglementation
- Le SMS est « Bon pour les affaires »
- Programme de sécurité nationale
- Évolutivité
- Importance des procédures normalisées
- Coopération et coordination
- Utilisation des meilleures pratiques du secteur.

2.3 Rapport RASG-AFI sur la sécurité aérienne (ASR) 2021

2.3.1 L'ASR 2021 a révélé que l'évaluation des informations de sécurité disponibles dans la région RASG-AFI indique la cohérence des événements de sécurité sur piste (RS) – Excursion sur piste (RE) et Incursion sur piste (RI) comme première catégorie d'événements à haut risque (HRC) pour cibler les améliorations de sécurité. Tous les intervenants de l'aviation doivent conjuguer leurs efforts pour s'attaquer aux accidents liés à la sécurité des pistes *et des aires* de trafic et réduire le taux d'accidents RASG-AFI par rapport à la moyenne mondiale.

3. CONCLUSION

3.1 Appel à l'OACI pour couronner les efforts qui ont déjà été faits en faisant plus d'efforts et de rapidité pour émettre des SARP liés au service d'assistance au sol.