



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Huitième réunion du Groupe régional africain de sécurité de l'aviation – région Afrique- océan Indien (RASG-AFI/8) Kigali (Rwanda), 10 novembre 2022

Point 3 de l'ordre du jour : 3.2. Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) liées aux cibles et indicateurs connexes du GASP.

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

La présente note de travail rend compte des initiatives de renforcement de la sécurité mises en œuvre par le RASG-AFI, des réalisations corrélatives, des difficultés, et des priorités à définir pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région.

La suite à donner par la réunion se trouve au **paragraphe 3**.

RÉFÉRENCE(S) :

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), édition 2020-2022

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), édition 2023-2025

Objectif stratégique connexe de l'OACI :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique *Sécurité*.

1 INTRODUCTION

1.1 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) (Doc.10004) de l'OACI est la stratégie mondiale pour l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation et son objectif est de réduire continuellement le nombre et le risque de décès. Le GASP énonce un ensemble d'objectifs, de cibles et d'indicateurs.

1.2 Par ailleurs, le GASP définit les catégories d'événements à risque élevé au niveau mondial (G-HRC) pour aider les États, les régions et l'industrie, respectivement dans la planification et la mise en œuvre. Les G-HRC sont au nombre de cinq : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collisions en vol ; sorties de piste et incursions sur piste.

1.3 En outre, le GASP fournit une feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation, un plan d'action pour aider la communauté de l'aviation à réaliser les objectifs du GASP. Cette feuille de route prévoit un cadre de référence structuré et commun, et présente en ensemble de SEI liées aux objectifs et cibles du GASP.

2 ANALYSE

Objectifs, cibles et indicateurs du GASP

2.1 L'objectif ambitieux du GASP en matière de sécurité est de parvenir à zéro décès dans les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et de le maintenir. Les objectifs visant à soutenir cet objectif ambitieux en matière de sécurité sont :

L'Objectif 1 est de réduire continuellement les risques liés à la sécurité opérationnelle.

L'Objectif 2 est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États.

L'Objectif 3 est de mettre en œuvre un programme national de sécurité (SSP) efficace.

L'Objectif 4 est d'accroître la collaboration au niveau régional.

L'objectif 5 est d'étendre l'utilisation des programmes de l'industrie.

L'objectif 6 est de veiller à ce que les infrastructures appropriées soient disponibles pour assurer la sécurité des opérations.

2.2 Les objectifs, cibles et exemples d'indicateurs du GASP figurent à l'Appendice A.

Structure de la feuille de route et des initiatives de renforcement de la sécurité

2.3 La feuille de route comprend des initiatives de renforcement de la sécurité ciblant trois différentes parties prenantes, à savoir les États, les régions (c.-à-d. des groupes d'États dans une région), ainsi les RASG, les organisations régionales, les RSOO, les RAIO, et d'autres entités régionales) ; et l'industrie.

2.4 La feuille de route comprend deux éléments :

a). *La feuille de route des défis organisationnels (ORG)* — fournit les SEI liées aux capacités des États à superviser la sécurité, la mise en œuvre des PNS, et la mise en œuvre des SGS par l'industrie. Cette feuille de route comprend deux composantes distinctes :

1). Le système de supervision de la sécurité ;

2). Le PNS, y compris le SGS des fournisseurs de services.

b). *La feuille de route des risques de sécurité opérationnels (OPS)* — fournit les SEI liées à la réduction continue des risques de sécurité opérationnels et les activités de gestion des risques menées par l'industrie pour faire à face à cinq catégories d'événements à risque élevé.

2.5 Les SEI pour les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnels figurent respectivement aux Appendices A et B.

Réalisations, difficultés et priorités

2.6 Les États membres du RASG-AFI ont réalisé des progrès importants dans la mise en œuvre des SEI. Toutefois, il faut déployer plus d'efforts pour les améliorer davantage.

2.7 S'agissant des SEI liées aux défis organisationnels, surtout le système national de supervision de la sécurité, le score moyen actuel de l'USOAP pour les États membres du RASG-AFI est de 59,95 %, un taux inférieur à la moyenne mondiale qui s'élève à 69,32 %. De plus, seulement 21 % des États ont atteint la cible définie par la GASP, à savoir 75 %.

2.8 Pour ce qui est des SEI liées aux risques organisationnels, surtout le PNS, y compris le SGS des fournisseurs de services, seulement 67,13 % des États ont jeté les bases d'un PNS, par rapport à la cible fixée par le GASP, à savoir 100 % des États en 2022. Par ailleurs, mis à part un État, aucun État du RASG-AFI n'a rapport avoir mis en place un PNS efficace. 2025 étant le délai fixé pour l'atteinte de cet objectif.

2.9 Les éléments cruciaux (EC) dont les taux de mise en œuvre effective (EI) sont les plus faibles sont :

a) EC-8, *Résolution des problèmes de sécurité*, avec 31,50 % ;

b) EC-7, *Obligations de surveillance*, avec 41,33 % ;

c) EC-6, *Obligations de délivrance de licences, certification, autorisation et/ou approbation*, avec 54,40 %.

- 2.10 Les domaines d’audit dont les taux d’EI sont les plus faibles sont :
- a) *enquêtes sur les accidents et les incidents d’aviation (AIG)*, avec 42,32 % ;
 - b) *aérodromes et aides au sol (AGA)*, avec 48,01 % ;
 - c) *services de navigation aérienne (ANS)*, avec 55,79 %.
- 2.11 Les principaux obstacles à la mise en œuvre des SEI liées aux défis organisationnels sont, notamment :
- a) l’incapacité à attirer, recruter, former et fidéliser le personnel technique qualifié et en nombre suffisant ;
 - b) des processus inadéquats d’enquêtes sur les accidents et les incidents d’aviation en toute indépendance ;
 - c) les ressources insuffisantes allouées pour une supervision efficace de la sécurité ;
 - d) gestion inefficace des risques de sécurité au niveau national ;
 - e) l’élaboration et mise en œuvre inadéquates des plans d’actions correctives (CAP), notamment les PQ de base du PNS et leur mise à disposition sur le cadre en ligne de l’USOAP-CMA ;
 - f) la réalisation inadéquate de l’analyse d’écarts du PNS et élaboration et mise en œuvre des Plans de mise en œuvre du PNS et mise à disposition sur le portail du système iSTARS de l’OACI.
- 2.12 Concernant les SEI liées aux défis organisationnels, les statistiques montrent que le taux d’accidents au sein du RASG pour les vols commerciaux réguliers sur des avions dont la masse totale au décollage (MTOW) est supérieure à 5700 kg est en hausse et se situe au-dessus de la moyenne mondiale. Au cours des dix dernières années, aucun accident ni aucun décès n’a été enregistré ou attribué à trois des G-HRC, à savoir impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; et collisions en vol. Pendant la période considérée, un accident dû à la sécurité de la piste et n’ayant causé aucun décès s’est produit. La sécurité des pistes étant l’un des G-HRC. Par conséquent, la sécurité des pistes est le risque le plus élevé.
- 2.13 Les principaux obstacles à la mise en œuvre des SEI liées aux défis organisationnels sont, notamment les mesures d’atténuation inappropriées des accidents et des incidents dus aux G-HRC, y compris à savoir l’impact sans perte de contrôle, les collisions en vol, les sorties de piste ; et les incursions sur pistes.
- 2.14 Les réalisations, les difficultés rencontrées et les priorités liées à la mise en œuvre des SEI sont énumérées aux Appendices D et E.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) encourager les parties prenantes de l’aviation, y compris les États ; les régions (c.-à-d. des groupes d’États de la même région, ainsi que les RASG, les organisations régionales, les RSOO, les RAIO et d’autres entités régionales) ; et l’industrie doivent coopérer, collaborer et communiquer afin de mettre en œuvre toutes les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) ;
- b) prier instamment les États :
 - 1) d’allouer des ressources suffisantes pour permettre une supervision efficace de la sécurité ;
 - 2) de renforcer la capacité à attirer, recruter, former, et fidéliser le personnel technique qualifié et en nombre suffisant ;
 - 3) d’assurer des processus indépendants d’enquêtes sur les accidents et les incidents d’aviation ;
 - 4) de renforcer les mesures d’atténuation des facteurs qui contribuent aux accidents et incidents dus à des G-HCR.

APPENDICE A : Objectifs, cibles et indicateurs du GASP

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »		
Objectif	Cible	Exemples d'indicateurs
Objectif 1 : Réduire continuellement les risques liés à la sécurité opérationnelle	1,1 Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents • Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents) • Nombre d'accidents mortels • Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) • Nombre de morts • Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité) • Pourcentage d'événements lié aux catégories à risque élevé (HRC)
Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États	2,1 Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre efficace (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (avec un accent sur les PQ prioritaires) comme suit : a) d'ici 2024 – 75 % b) d'ici 2026 – 85 % c) d'ici 2030 – 95 %	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États atteignant le score EI dans les délais • Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires liées à un système de supervision de la sécurité • Pourcentage de plans d'actions correctives requises soumises par les États (en utilisant l'OLF) • Pourcentage de plans d'actions correctives achevés par État (en utilisant l'OLF)
Objectif 3 : Mettre en œuvre un programme national de sécurité (PNS) efficace	3,1 D'ici 2023, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un PNS.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre les PQ de base du PNS • Pourcentage de plans d'actions correctives (CAP) liés aux PQ de base communiqués par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP liés aux PQ de base du PNS achevés par État (via OLF)
	3,2 D'ici 2024, tous les États doivent publier un plan national pour la sécurité de l'aviation (PNS).	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États qui ont publié leur PNS

	3,3	Tous les États doivent œuvrer pour mettre en œuvre un PNS efficace, comme suit : a) d'ici 2025 — effectif ² b) d'ici 2028 — effectif et efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant un PNS effectif • Nombre d'États ayant un PNS effectif et efficace • Nombre d'États nécessitant des fournisseurs de services concernés sous leur autorité afin de mettre en œuvre un SGS
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	4,1	D'ici 2023, les États qui ne pensent être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP, doivent recourir à un mécanisme régional de supervision de la sécurité aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États recherchant de l'aide auprès du mécanisme régional de supervision de la sécurité, d'un autre État ou d'autres organisations de supervision de la sécurité reconnues par l'OACI • Nombre d'États ayant déposé un projet de PNS dans un bureau régional de l'OACI • Nombre d'États inscrits à la Communauté PNS en ligne
	4,2	D'ici 2023, toutes les régions publient un plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASP) conforme à l'édition 2023-2025 du GASP.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de régions ayant publié un RASP actualisé
	4,3	D'ici 2025, tous les États fournissent à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs des informations sur les risques de sécurité, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les questions émergentes.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États inscrits sur le Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et des questions émergentes • Nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec les RASG • Nombre de rapports reçus et validés via le Portail sécurisé sur les risques opérationnels et les questions émergentes • Nombre d'études/analyse effectuées par les RASG sur la base des rapports reçus via le Portail sur les risques de sécurité opérationnels et les questions émergentes • Nombre d'initiatives de renforcement de la sécurité entièrement mises en œuvre par les RASG sur la gestion des risques de sécurité • Nombre de régions qui disposent d'un mécanisme de collecte et traitement des données sur les risques opérationnels et les questions émergentes

1. Les termes « effectif » et « effectif et efficace » sont basés sur les niveaux de maturité établis par l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA).

<p>Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux de partage de l'information des fournisseurs de services.</p>	<p>5,1</p>	<p>Poursuivre l'augmentation de la contribution de l'industrie, de la mise en œuvre des PNS, et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité avec les États et les régions afin de contribuer à l'élaboration des PNS et des RASP.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services utilisant des métriques harmonisées à l'échelle mondiale pour leur SPI • Pourcentage de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI • Nombre d'États et de régions signalant la fourniture par l'industrie d'informations accrues et améliorées sur les risques de sécurité pour contribuer à l'élaboration des PNS et des RASP • Nombre de RASP élaborés en collaboration avec l'industrie • Nombre d'États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité • Nombre de fournisseurs de services contribuant aux SDCPS ou à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité
<p>Objectif 6 : Veiller à ce que les infrastructures appropriées soient disponibles pour assurer la sécurité des opérations.</p>	<p>6,1</p>	<p>D'ici 2025, poursuivre l'augmentation du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et les aéroports sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre ou pourcentage de carences de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne • Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre les PQ liées aux infrastructures ayant des liens avec les blocs constitutifs de base

**Appendice B : Initiative de renforcement de la sécurité — FEUILLE DE
ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)**

1. ÉTATS

1.1 Composante 1 — Système national de supervision de la sécurité

1.1.1 Phase 1 — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)

- SEI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
- SEI-2 — Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet
- SEI-3 — Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
- SEI-4 — Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
- SEI-5 — Personnel technique qualifié de soutien à la supervision efficace de la sécurité
- SEI-6 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés afin de renforcer la sécurité de manière coordonnée
- SEI-7 — Fournir à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et dossiers correspondants

1.1.2 Phase 2 — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)

- SEI-8 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
- SEI-9 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau national
- SEI-10 — Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
- SEI-11 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
- SEI-12 — Fourniture continue d'informations de première main sur la sécurité à l'OACI en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés

1.2 Composante 2 — Programme national de sécurité

- SEI-13 — Démarrage de la mise en œuvre du PNS au niveau national
- SEI-14 — Affectation stratégique des ressources pour démarrer la mise en œuvre du PNS
- SEI-16 — Collaboration avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS
- SEI-17 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 1)
- SEI-18 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 2)
- SEI-19 — Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
- SEI-20 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité
- SEI-21 — Avancement de la gestion des risques de sécurité au niveau national

2. RÉGIONS

2.1 Composante 1 — Système national de supervision de la sécurité

2.1.1 Phase 1 — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)

- SEI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau régional
- SEI-2 — Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
- SEI-3 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
- SEI-4 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
- SEI-5 — Fournir à l'OACI des informations sur la sécurité en demandant aux États de remplir, communiquer et mettre à jour tous les documents et dossiers correspondants

2.1.2 Phase 2 — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)

- SEI-6 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau régional
- SEI-7 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
- SEI-8 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
- SEI-9 — Fourniture continue à l'OACI d'informations de première main sur la sécurité en demandant aux États de mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès

2.2 Composante 2 — Programme national de sécurité

- SEI-10 — Début du lancement de la mise en œuvre du PNS au niveau régional
- SEI-11 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui de la coordination cohérente des programmes régionaux de mise en œuvre du PNS
- SEI-12 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS
- SEI-13 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau régional
- SEI-14 — Affectation régionale de ressources à l'appui du développement constant de l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
- SEI-15 — Collaboration régionale avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive de la modélisation des risques
- SEI-16 — Progrès en matière de gestion des risques de sécurité au niveau régional

3. INDUSTRIE

3.1 Composante 1 — Système national de supervision de la sécurité

3.1.1 Phase 1 — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)

- SEI-1 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée

3.1.2 Phase 2 — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)

SEI-2 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux réglementations applicables

SEI-3 — Affectation des ressources de l'industrie aux fins de la supervision efficace de la sécurité

SEI-4 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée

3,2 Composante 2 — Programme national de sécurité

SEI-5 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux exigences applicables du SGS

SEI-6 — Ressources pour les fournisseurs de services aux fins de la mise en œuvre effective du SGS

SEI-7 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'achever la mise en œuvre du PNS

SEI-8 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 1)

SEI-9 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)

SEI-10 — Affectation des ressources de l'industrie à l'appui de l'amélioration continue du PNS et du SGS

SEI-11 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques

SEI-12 — Améliorer la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services

Appendice C : FEUILLE DE ROUTE DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPS)

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

États : Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT

Régions : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents CFIT

Industrie : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents CFIT

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

États : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I

Régions : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I

Industrie : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I

3. COLLISION EN VOL (MAC)

États : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC

Régions : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC

Industrie : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC

4. SORTIE DE PISTE (RE)

États : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE

Régions : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE

Industrie : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

États : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI

Régions : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI

Industrie : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI

Appendice D : Résultats de l'USOAP effectué par le RASG-AFI

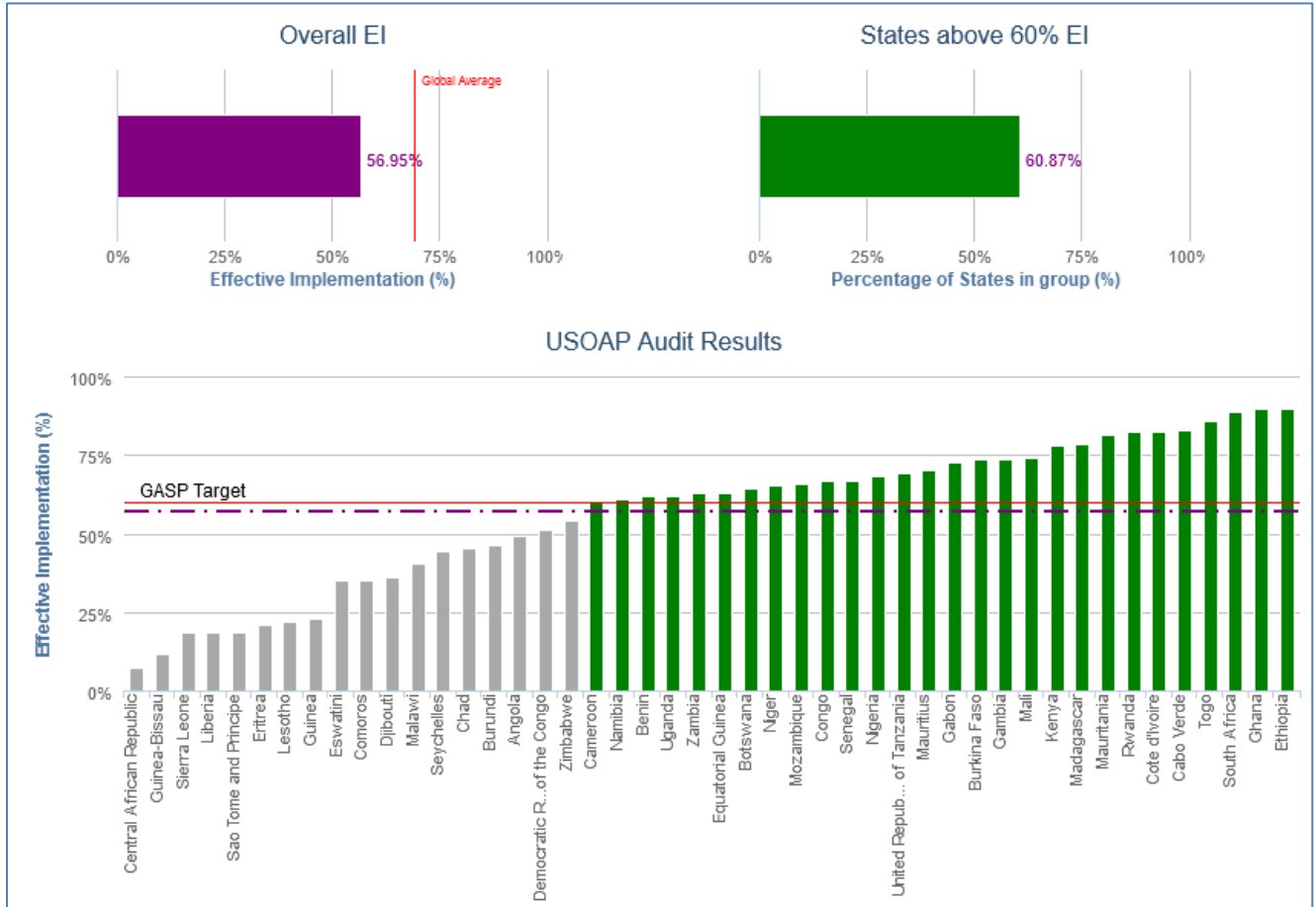


Figure 1 : Résultats de l'USOAP effectuée par le RASG-AFI

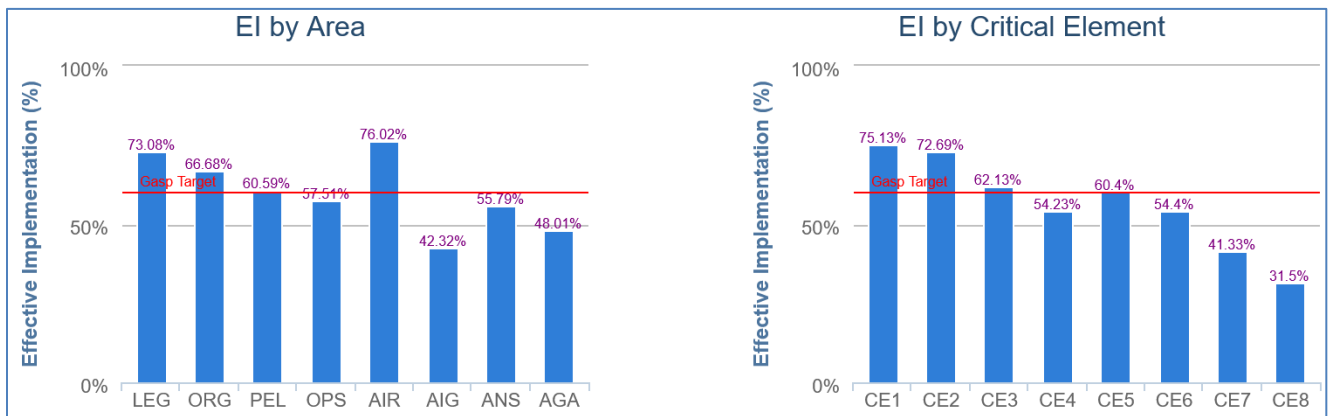


Figure 2 : Résultats par domaine et par élément crucial de l'USOAP effectuée par le RASG-AFI

Appendice E : Statistiques du RASG-AFi sur les accidents

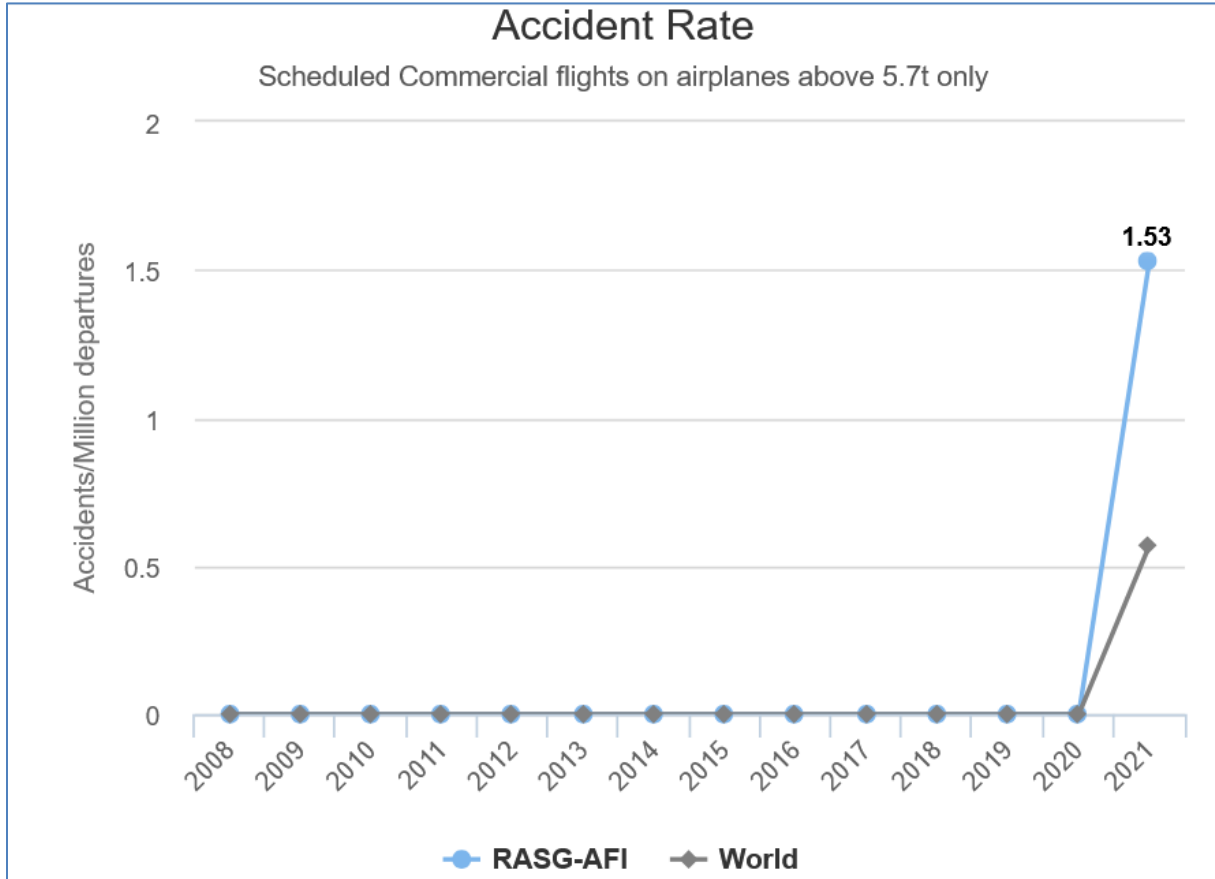


Figure 1 : Taux d'accident

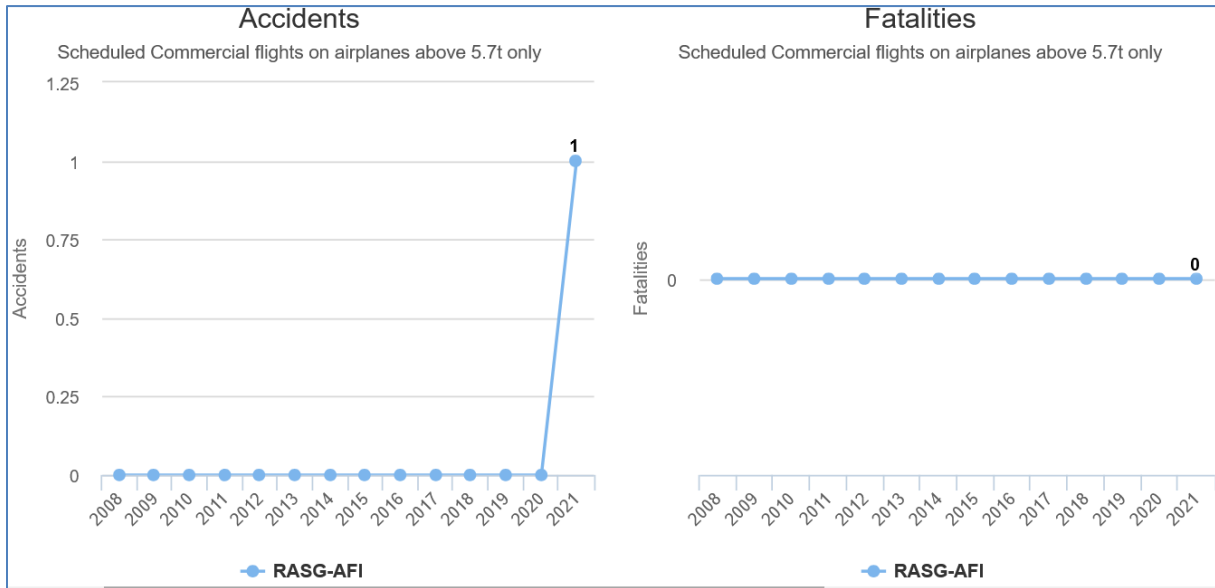


Figure 2 : Nombre d'accidents et de décès

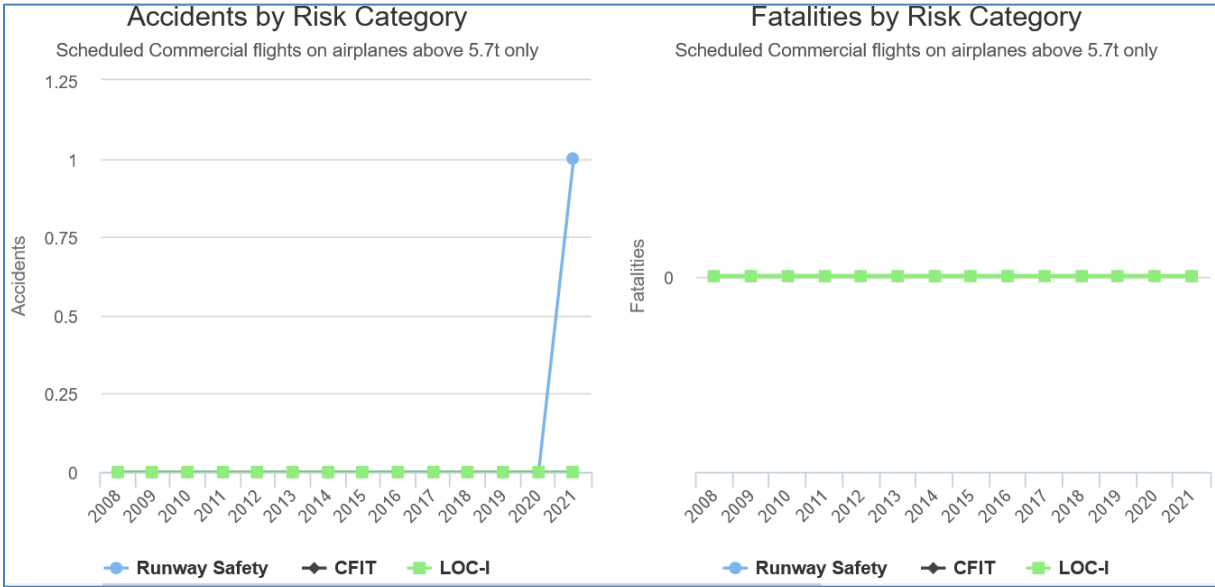


Figure 3 : Catégories de risque

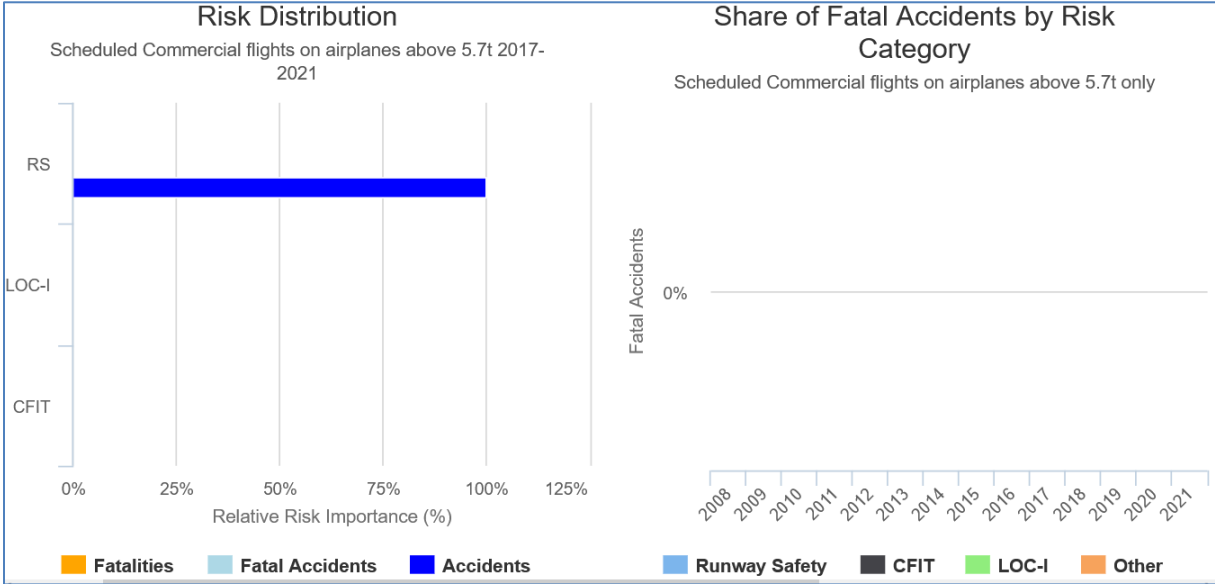


Figure 4 : Catégories de risques