

# ETABLIR DES AAC FORTES ET PLUS EFFICACES

## 3<sup>EME</sup> SYMPOSIUM AFI SUR LA SECURITE ET LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

(Malabo-GUINEE EQUATORIALE, du 27 JUIN au 01<sup>er</sup> JUILLET 2016)

Présenté par:

**Col. LATTA Dokisime Gnama**

Directeur Général de l'ANAC-TOGO

# DEFIS A RELEVER POUR ETABLIR DES AUTORITES D'AVIATION CIVILE FORTES ET PLUS EFFICACES



# Plan

- 1. Introduction**
- 2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles**
- 3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique**
- 4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité**
- 5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité**
- 6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité,**
- 7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI**
- 8. conclusion**

# 1. Introduction

## ANAC TOGO EN BREF

L'ANAC TOGO a été créée par loi N°2007-007 du 22 janvier 2007 portant code de l'aviation (Une nouvelle loi a été adoptée le 25/05/2016. Elle est en cours de promulgation). Elle est un établissement public administratif doté d'autonomie financière et de gestion. ANAC TOGO effectue la supervision de la sécurité et de la sûreté ainsi que le développement du transport. L'organisation actuelle se présente comme suit:

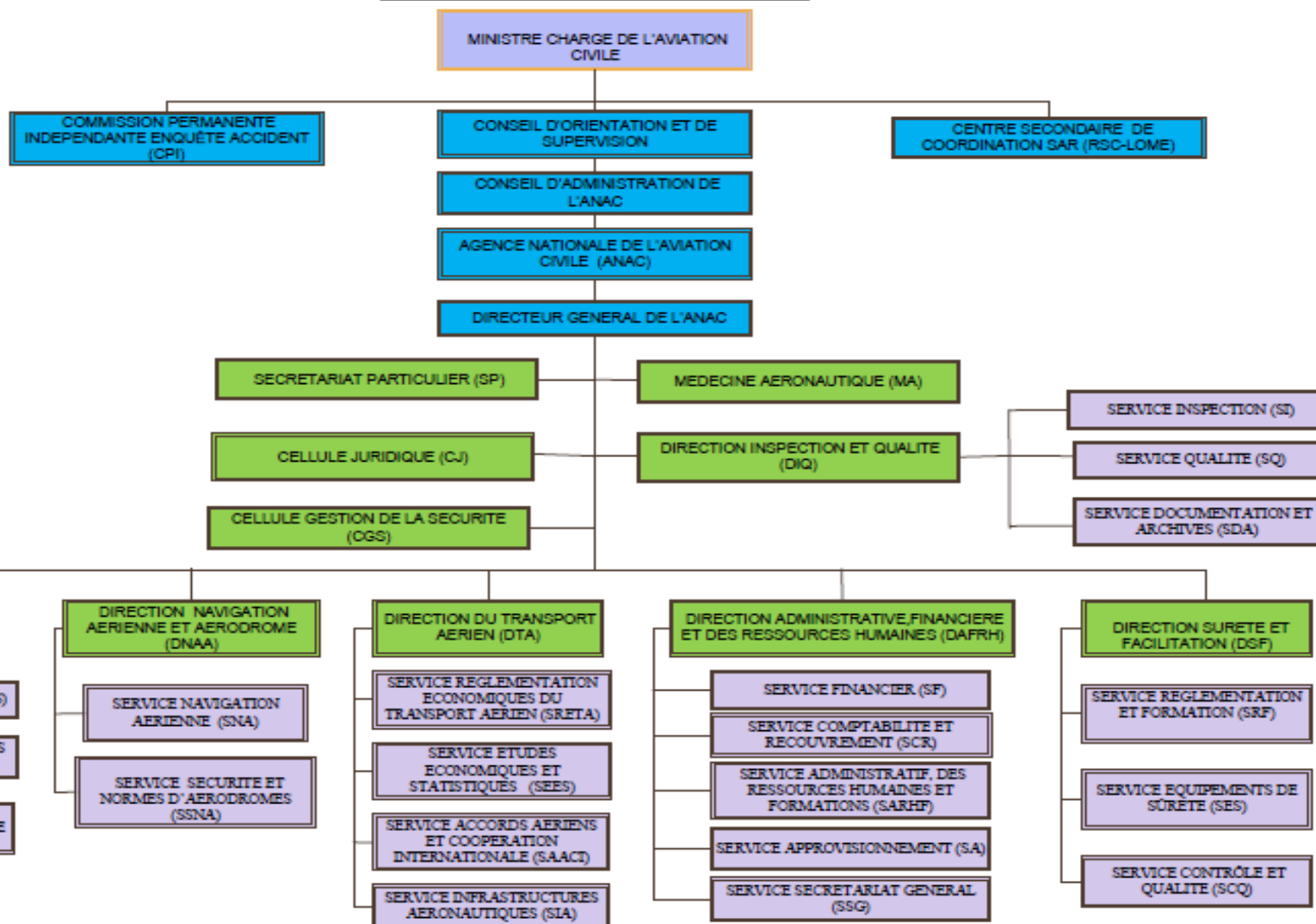
- 1 Directeur Général, 6 Directeurs (DIQ, DCSV, DNAA, DTA, DAFRH et DSF ) et 2 Cellules (Juridique et Gestion de la sécurité)
- 49 employés comprenant 33 cadres (Supérieurs et Moyens)
- 34 Inspecteurs de supervision de la sécurité et de la sûreté (internes et Externes)
- Une implémentation effective de la loi et des règlements applicables grâce à du personnel qualifié.

# 1. Introduction

## ORGANIGRAMME DE L'ANAC TOGO



### ORGANIGRAMME DE L'ANAC



# 1. Introduction

## CAPACITE DE SUPERVISION DE LA SECURITE

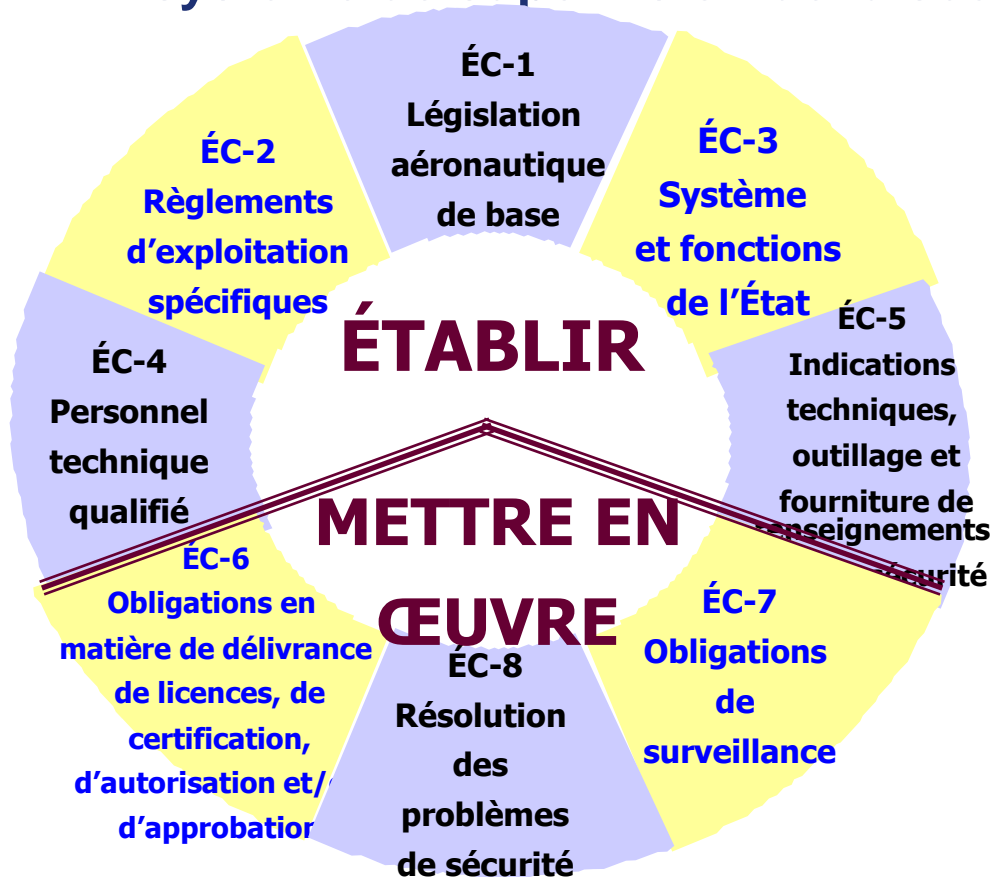
L'ANAC-TOGO a fait l'objet de quatre (04) audits de supervision de la sécurité:

- ✚ Du 08 au 10 Avril 1997: Un audit de sécurité sur les annexes 1, 6, 8 et 13 de l'OACI.
- ✚ Du 25 au 31 Janvier 2000: Un audit de suivi (follow-up) du précédent audit .
- ✚ Du 19 au 26 Février 2007: un audit complet de supervision de la sécurité (CSA) portant sur les annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8,10,11, 12, 13, 14, 15, 16, 18) avec un taux de mise en oeuvre (EI) de 62,85%
- ✚ Du 18 au 24 Mai 2016: un ICVM portant sur les domaines LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, ANS et AGA avec un taux de mise en oeuvre (EI) de 86,55%

# 1. Introduction

## CONTRAINTES POUR ETABLIR UNE AUTORITE D'AVIATION CIVILE ROBUSTE ET EFFICACE

Les défis à relever pour établir les autorités d'aviation civile fortes et plus efficaces sont essentiellement liés à la mise en place effective et opérationnelle des moyens de défense que sont les éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et de la sûreté:



# 1. Introduction

## ELEMENTS CRICIAUX COMME PILLIERS DU SYSTEME D'AVIATION CIVILE

### *Autorité d'Aviation Civile*



**CE-1/CE-2**  
**Lois et Regalement**

**CE-3/CE-4**  
**Organisation, Res-  
Sources et Qualifications**

**CE-5**  
**Procedures, Guides  
Check-list, Outils  
de travail**

**CE-6/CE-7/CE-8**  
**Certification/Surveillance et  
resolution des problèmes**

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion



# 2. Législation primaire et Règlements opérationnels

## LEGISLATION PRIMAIRE DE L'AVIATION CIVILE

La Loi fondamentale de l'aviation civile doit être adaptée et tenir compte de la taille et de la complexité des activités aéronautiques. Elle doit permettre de:

- ✚ Créer une Autorité d'aviation civile autonome dotée de toutes les fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté.
- ✚ Définir les ressources nécessaires à mettre à la disposition de l'autorité d'aviation civile autonomes (Dotation budgétaire, financements, redevances, dons, legs....
- ✚ Prendre en compte les dispositions de la convention de Chicago ainsi que toutes les questions de protocoles (PQs) de l'USOAP CMA de niveau CE-1.
- ✚ Définir les dispositions d'application de la loi (infractions et sanctions),
- ✚ Définir le corps des inspecteurs et leur habilitation.
- ✚ Prendre en compte le SSP/SMS et les autorités d'enquêtes accidents/incidents d'aviation.

# 2. Législation primaire et Règlements opérationnels

## REGLEMENTS OPERATIONNELS SPECIFIQUES

L'autorité de l'aviation civile doit établir et adopté des règlements spécifiques conformément à sa loi fondamentale de l'aviation civile. Ces règlements doivent:

- ☒ Transposer les SARPs de l'OACI.
- ☒ Prendre en compte toutes les questions de protocoles (PQs) de l'USOAP CMA de niveau CE-2.
- ☒ Prendre en compte les évolutions technologiques (exemple: Drones) ainsi que les problèmes émergents de sécurité et de sûreté.

L'autorité de l'aviation civile doit mettre en place un système de veille réglementaire lui permettant de mettre régulièrement à jour ses règlements par rapport aux amendements des SARPs.

Elle doit identifier et notifier à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, les différences entre ses règlements et les SARPs à travers l'outil CC/EFOD de l'OLF de l'USOAP CMA. Les différences significatives doivent être publiées dans l'AIP.

Elle doit mettre en place des mécanismes pour la délivrance des exemptions/dérogations à la réglementation en vigueur.

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion

# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE NATIONALE

L'autorité de l'aviation civile doit avoir des objectifs et définir les délais, moyens et ressources (humains, financiers et matériels) nécessaires pour les atteindre. Les objectifs doivent tenir compte des objectifs régionaux (exemple: Objectif d'Abudja) et de l'OACI.



L'autorité doit recruter en quantité (effectif suffisant) et en qualité (personnel hautement qualifié et expérimenté).

Pour avoir l'effectif suffisant et adéquat, il doit y avoir une procédures/mécanisme efficace de détermination d'effectif pour couvrir tous les domaines de supervision de la sécurité et de la sûreté. Ce mécanisme doit tenir compte de la taille et de la complexité du système d'aviation civile dans l'Etat.

Pour avoir le personnel qualifié, L'autorité doit disposer d'un programme et plan individuel de formation permanent pour son personnel technique de sûreté et de sécurité. Le programme et plan formation doivent comporter la formation initiale, spécialisée, en cours d'emploi (OJT) et continue (périodique et recyclage).

Les dossiers de formation et les évaluations de formations doivent être documentés et correctement archivés.

L'Autorité doit arriver à retenir le personnel qualifié recruté et formé.

# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE NATIONALE

Pour la rétention du personnel, il faut une énumération conséquente, des conditions sociales et de promotions attrayantes:

### Défis des rémunérations

Salaire



CAA

Salaire

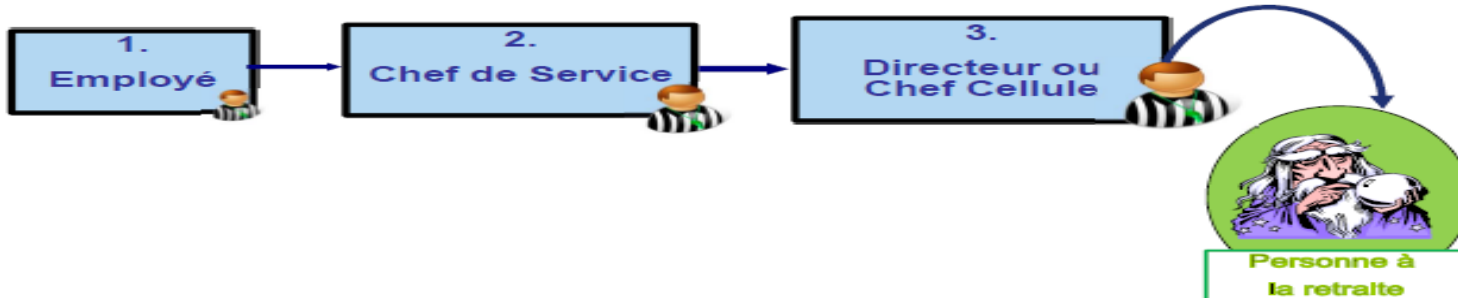


INDUSTRIE  
ORGANIZATIONS  
AUTRES ETATS

Plan de Carrière adéquat pour le Management

PLAN DE CARRIERE POUR LES DIRIGEANTS

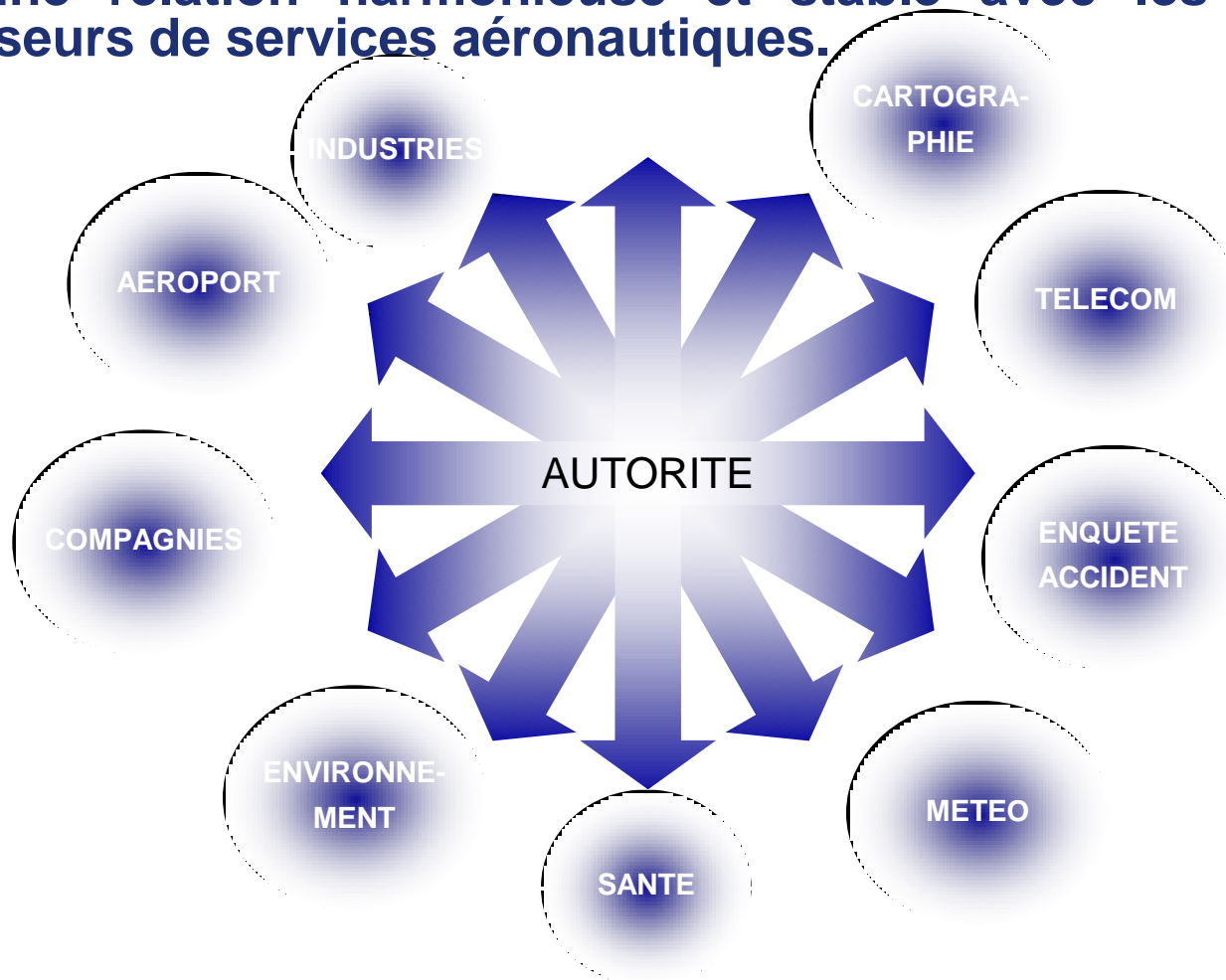
PROCESSUS D E PLAN DE CARRIERE POUR DIRIGEANT



# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE NATIONALE

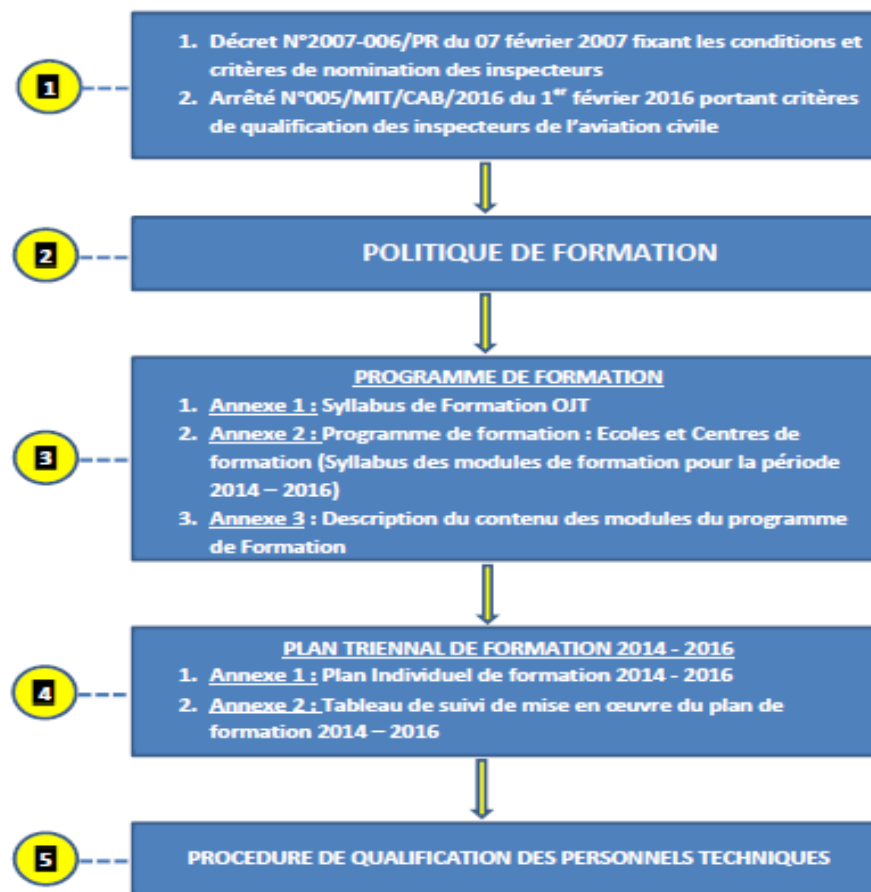
L'autorité de l'aviation civile doit travailler en étroite collaboration avec le gouvernement et les différentes entités de l'Etat concernées en partie par certaines fonctions et services de l'aviation civiles. Elle doit avoir une relation harmonieuse et stable avec les exploitants et fournisseurs de services aéronautiques.



# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE (EXEMPLE DE L'ANAC-TOGO)

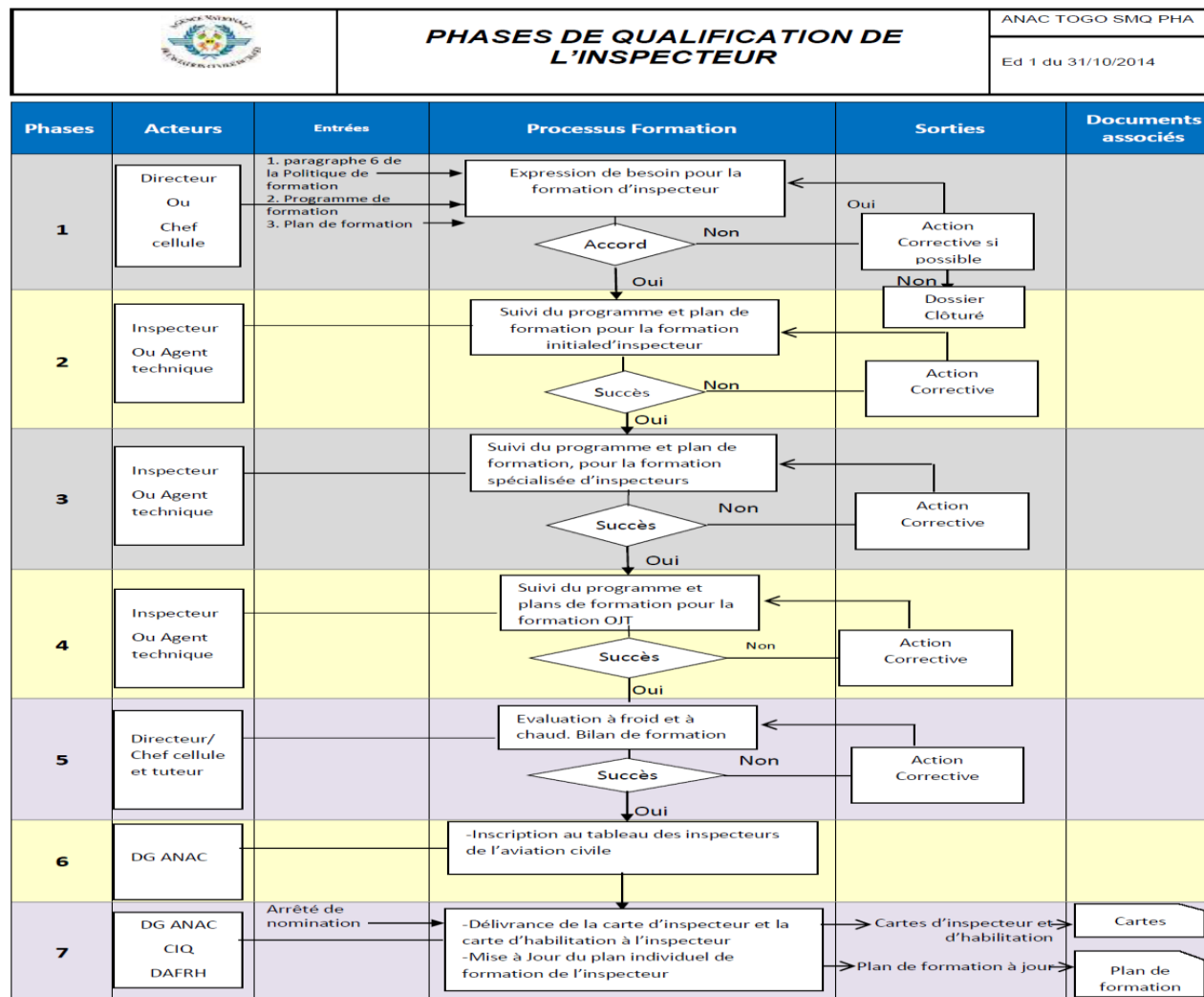
Le DG a mis en place une politique et un engagement en matière de formation. Cet engagement permet d'offrir une formation de base, initiale, spécialisée, en cours d'emploi (FCE) et des formations continues (périodiques et recyclage). L'ensemble des documents liés à la formation se présente comme suit:



# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE (EXEMPLE DE L'ANAC-TOGO)

Le personnel formé (formation initiale, spécialisé et en cours d'emploi) est qualifié en inspecteur assermenté suivant le processus ci-dessous:





# 3. Organisation du système, Qualification et Formation permanente du personnel technique

## FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE (EXEMPLE DE L'ANAC-TOGO)

Les inspecteurs qualifiés évoluent dans leurs catégories respectives (stagiaire, titulaire, principal, en Chef):

### Plan de Carrière Inspecteur

#### EVOLUTION DES INSPECTEURS



#### Critères utilisés pour la gestion du plan de carrière de l'inspecteur:

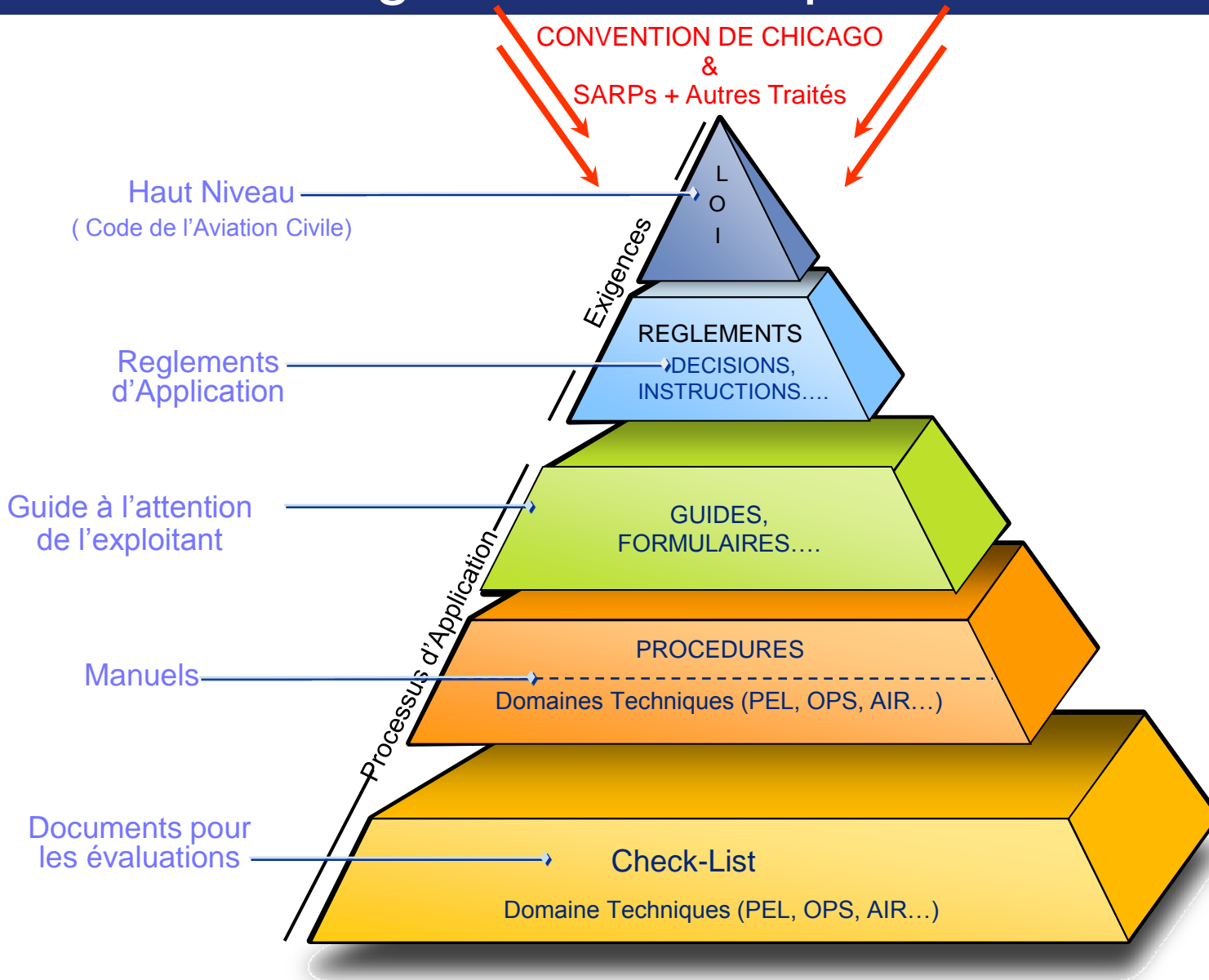
- ☑ **Qualifications et expériences**
- ☑ **Demande provenant de la supervision de la sécurité et de la sûreté**
- ☑ **Comportement Individuel/déontologie**
- ☑ **...**

Les inspecteurs disposent de cartes d'inspecteur et de cartes d'habilitation (qui définissent le périmètre d'intervention).

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion

# 4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité



## 4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité

L'autorité doit être dotée des documents pertinents de l'OACI (Annexes, Docs et Circulaires) accessibles en format électronique via portal de l'OACI (<http://portal.icao.int/>). Tous ces documents doivent être accessibles aux personnels techniques de tous les domaines relatifs à la sécurité et à la sûreté.

Le personnel technique doit disposer également des procédures, manuels, check-list, formulaires et guides indispensables à l'exécution de ses tâches et responsabilités. Ces documents seront accessibles selon le cas en format papier ou électronique via une bibliothèque électronique.

Pour ce qui concerne les fournitures, les bureaux doivent être convenablement équipés de téléphones, d'ordinateurs, d'imprimantes et de connexion Internet rapide. Et en plus, le personnel technique concerné doit disposer d'outils nécessaires pour les inspections: Tablette (IPAD, Surface...), Appareils photo numérique, Lampes torches, Jumelles....

L'autorité doit publier ses règlements, formulaires et guides via son site web dans une rubrique dédiée.

La publication de renseignements sur la sécurité, relatifs au service d'information aéronautique, aux cartes aéronautiques et aux NOTAMS doit être assurée.

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion

## **5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité**

### **CERTIFICATION ET DELIVRANCE DE LICENCES ET AUTORISATIONS**

**L'autorité de l'aviation civile doit:**

- 1-Délivrer et/ou valider et/ou convertir suivant les procédures établies, des licences de pilote, de contrôleur et de mécanicien.....**
- 2-Délivrer des AOC et des Autorisations spécifiques (Marchandises dangereuses, RVSM, PBN...) suivant ses procédures. Prendre des mesures pour la certification IOSA après la délivrance de l'AOC.**
- 3-Egalement certifier les aérodromes internationaux et les fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP) en application de ses règlements et procédures.**
- 4-Accepter le SMS des exploitants et fournisseurs de services pendant la certification;**
- 5-Convenablement immatriculer les aéronefs, délivrer les CDN et les agréments d'organisme de maintenance.**

**Toutes les phases du processus de certification et de délivrance des licences et autorisations doivent être correctement documentées et archivées (check-list, rapports, manuels....).**

**A la fin de la certification, un programme de surveillance continue est établi pour s'assurer du respect en tout temps des exigences qui ont permis de délivrer les autorisations, licences, certificats et agréments**



# 5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité

## SURVEILLANCE CONTINUE (EXEMPLE DE PROGRAMME)

Programme de surveillance continue  
ASKY

MAI 31/03/2016

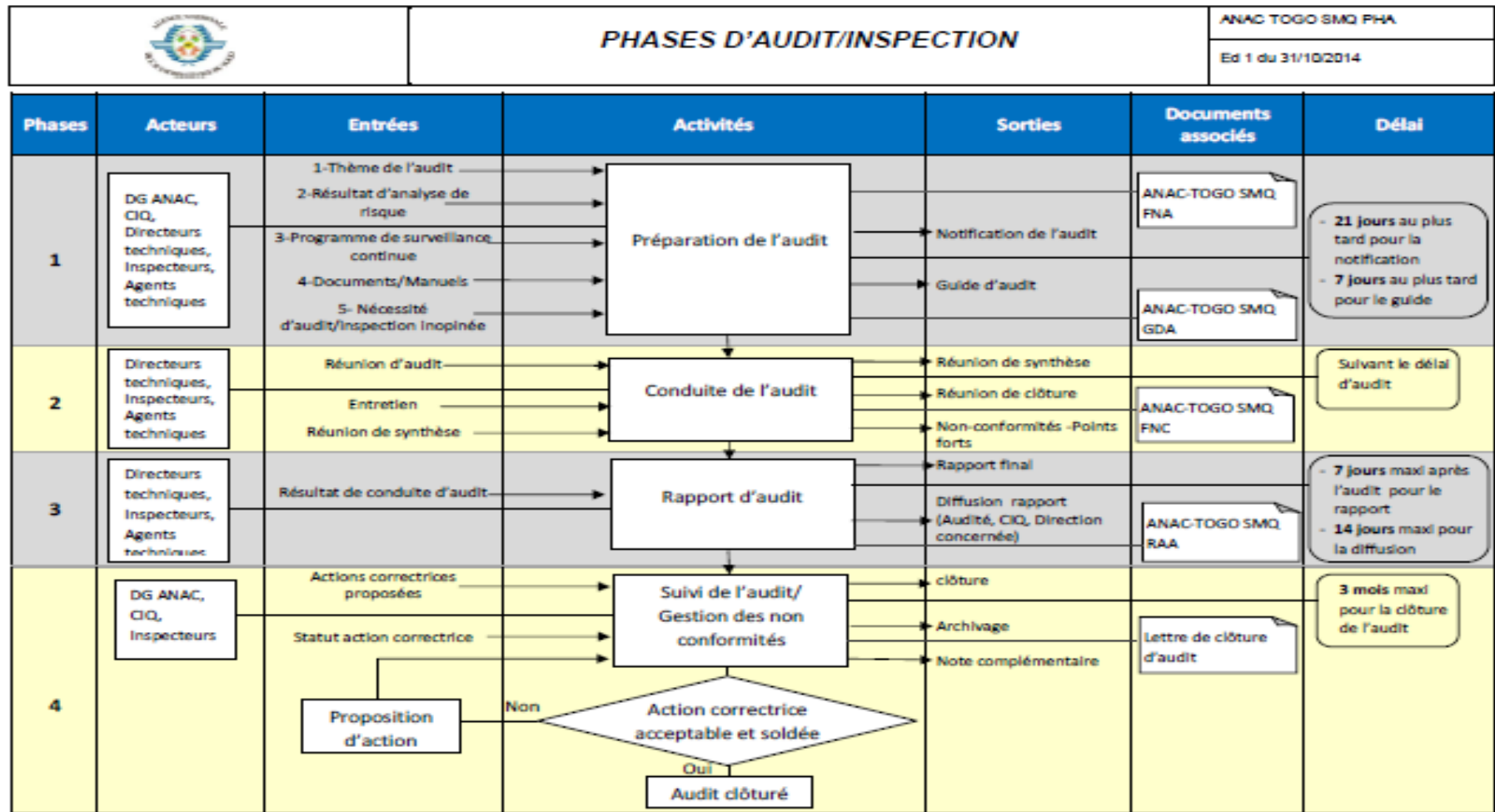
DOMAINE DE SURVEILLANCE		2016															
		AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	JANVIER	FEVRIER	MARS				
ORGANISATION GENERALE	Locaux et installation																
	Personnel																
GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Notification à l'ANAC des évolutions des activités, agréments, implantations et personnel de l'organisme																
	Utilisation du C.R.M et application de la LME/MEL																
	Programme d'Entretien aéronef																
	Planification et enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès																
	Exécution et contrôle des consignes de navigabilité																
	Analyse de l'efficacité du programme d'entretien																
	Mise en œuvre des modifications optionnelles																
	Traitement des modifications/réparations																
	Notification des défauts																
	Activités d'ingénierie																
SYSTEME QUALITE	Programmes de fiabilité																
	Visite prévol																
	Pesée de l'avion																
	Procédures de vol de contrôle																
	Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité, programme d'assurance qualité et procédures d'audit qualité																
	Surveillance de l'activité de gestion de la navigabilité																
	Surveillance de l'efficacité du programme d'entretien																
	Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance																
	Surveillance que tout l'entretien sous-traité est effectué en accord avec le contrat de sous-traitance comprenant la surveillance des autres sous-traitants retenus par le sous-traitant lui-même.																
	Personnel de l'audit qualité																
Système de Gestion de la Sécurité (SMS)	Politique et objectifs de sécurité																
	Gestion du risque de sécurité																
	Garantie de la sécurité																
	Promotion de la sécurité																
CONTRATS DE MAINTENANCE ET DE LOCATION D'AERONEF	Sélection d'un sous-traitant ou organisme de maintenance.																
	Audit aéronef																
	Contrat de Location																

*TS*

# 5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité

## SURVEILLANCE CONTINUE (EXEMPLE DE PROCESSUS D'AUDIT)

Les inspections programmées et inopinées sont effectuées dans le cadre de la surveillance continue. La préparation et l'exécution des audits et inspections s'effectuent suivant le processus ci-dessous:





## **5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité**

### **RESOLUTIONS DE PROBLEME DE SECURITE**

**Les inspecteurs de l'Autorité doivent avoir le pouvoir de constater les infractions aux règlements en vigueur.**

**Suivant le niveau des infractions, l'Autorité peut:**

**1-Exiger un plan d'action corrective. Des suivis sont effectués sur l'état de mise en œuvre des plans d'actions correctives pour s'assurer que les actions proposées sont mises en œuvre et clôturées.**

**2-Arrêter un aéronef concerné ou imposer des limitations ou suspension sur une activité donnée.**

**3-Mettre en application des sanctions administratives et disciplinaires appropriées : restriction de privilège ou de zone d'exploitation, suspension voire retrait de l'autorisation, certificat ou licence.**

**L'autorité doit avoir à cet effet des procédures:**

- d'audit et de gestion des non-conformités;**
- une politique et une procédure d'application de la loi (constatation des infractions et manquements),**

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion

## 6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)

### ETABLISSEMENT D'UN SSP DE L'ETAT

L'Autorité de l'Aviation Civile doit pouvoir mettre en place un SSP conforme à l'annexe 19 et au DOC 9859 de l'OACI. Le SSP doit comporter les 4 composants et les 11 éléments essentiels.

Le SSP doit être implémenté par phase. L'autorité de l'aviation civile doit renseigner le cadre en ligne (application dédiée sur iSTARS) sur l'état de mise en œuvre de son SSP.

L'autorité de l'aviation civile peut avoir dans ce cadre, un accord avec l'autorité en charge des enquêtes accident/incident, sur le partage d'information de sécurité et sur l'analyse des événements.

Les analyses de sécurité et les études de sécurité doivent être effectuées par l'Etat suivant le niveau et le profil de risque de sécurité.



## 6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)

### ETABLISSEMENT D'UN SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE

Pour le maintien du niveau de performance de son organisation, l'Autorité de l'Aviation Civile peut mettre en place un système de gestion de la qualité (SMQ), Le SMQ doit permettre de:

- 1- Définir des objectifs pertinents, réalistes et atteignables avec des indicateurs de performances associés;
- 2- Effectuer des audits internes dans les domaines de la sécurité et de la sûreté;
- 3- Mettre en place des plans d'actions pour corriger les non-conformités et surveiller l'état de santé globale du système;
- 4- Faire des revues de direction pour surveiller les indicateurs de performance par domaine et prendre des décisions importantes pour maintenir voire améliorer le CAP défini;
- 5- Optimiser la qualité de service et répondre convenable aux attentes des fournisseurs de services conformément au cadre réglementaire défini.

L'Autorité pourra se faire certifier ISO 9001 pour attester son aptitude à fournir un service/produit (licences, certificats...) conformes aux exigences établies.

# Plan

1. Introduction
2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles
3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique
4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité
5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité
6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)
7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI
8. conclusion

# 3. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI

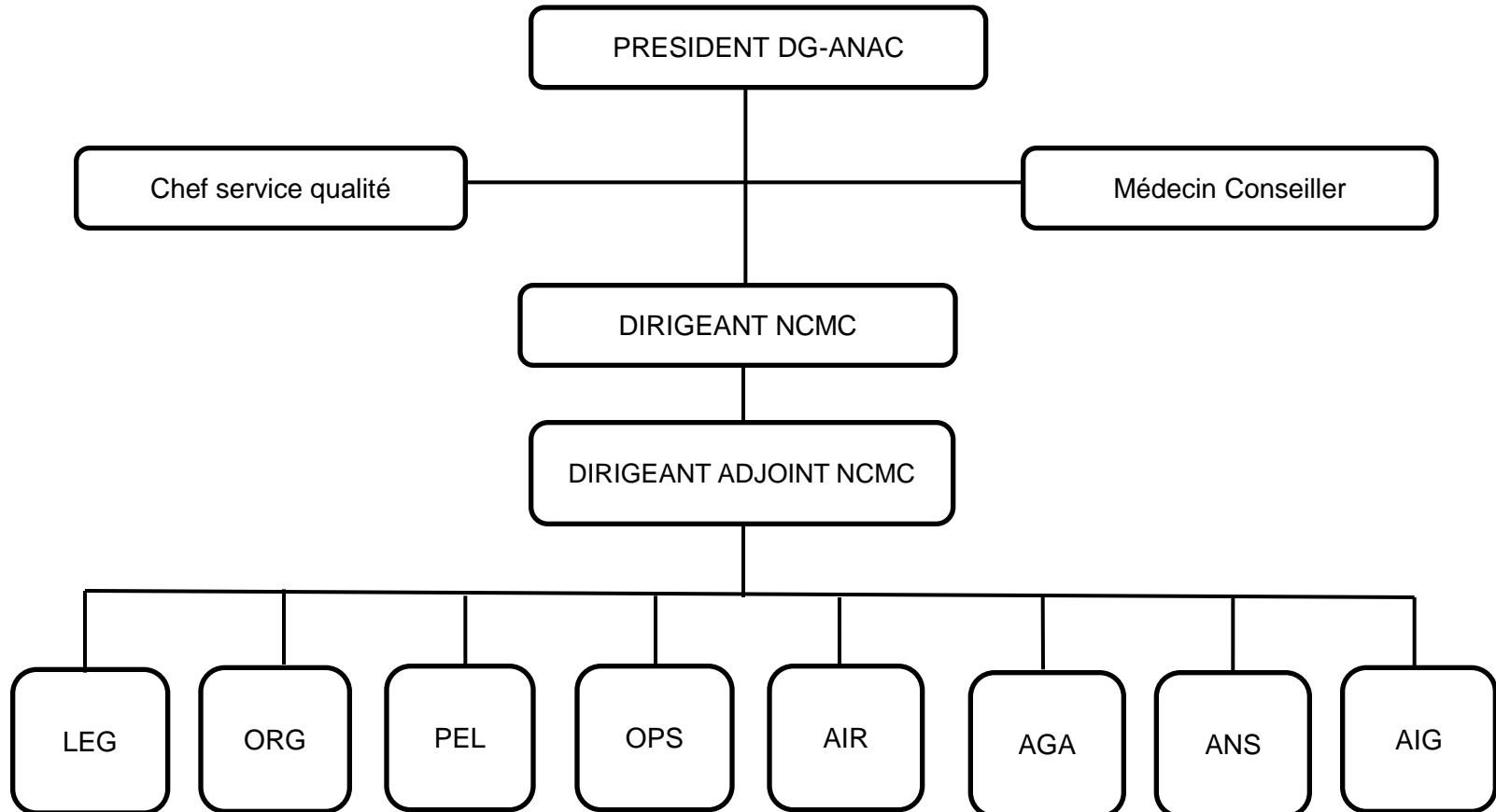
## PHASE PREPARATOIRE

**L'autorité de l'aviation civile doit faire l'état des lieux des moyens et ressources nécessaires. Elle doit prendre les actions suivantes:**

- Se fixer un Objectif pour l'EI;**
- Nomination du NCMC et de NCMC Adjoint (Assistant) par décision du DG ANAC et le notifier à l'OACI;**
- Constitution des groupes de travail dans les huit domaines de travail (LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS, AGA ) par décision du DG ANAC;**
- Evaluation des moyens humains et matériels;**
- Evaluation de l'enveloppe financière de la préparation de l'audit;**
- Etablissement d'un chronogramme rigoureux de travail au niveau du DG et du NCMC;**
- Implication personnelle du DG, le président qui préside et définit les grands axes du travail.**

# 3. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI

## PHASE PREPARATOIRE



# 3. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI

## PHASE OPERATIONNELLE

**Pendant cette phase, les actions suivantes sont nécessaires:**

- Identifier une salle de la plénière de tous les groupes;**
- Affichage du programme de travail de chaque groupe et réunion de travail;**
- Solliciter l'assistance des missions ROST de l'OACI;**
- Faire appel s'il y a lieu à l'assistance externe (Condition, Durée);**
- Nomination d'un médecin pour le suivi médical du personnel;**
- Définir la motivation du personnel;**
- Définir un prix d'excellence à attribuer aux plus méritants;**
- Faire des contrôles (audit internes et externes) et suivre les indicateurs de performance de l'audit à l'aide des courbes.**



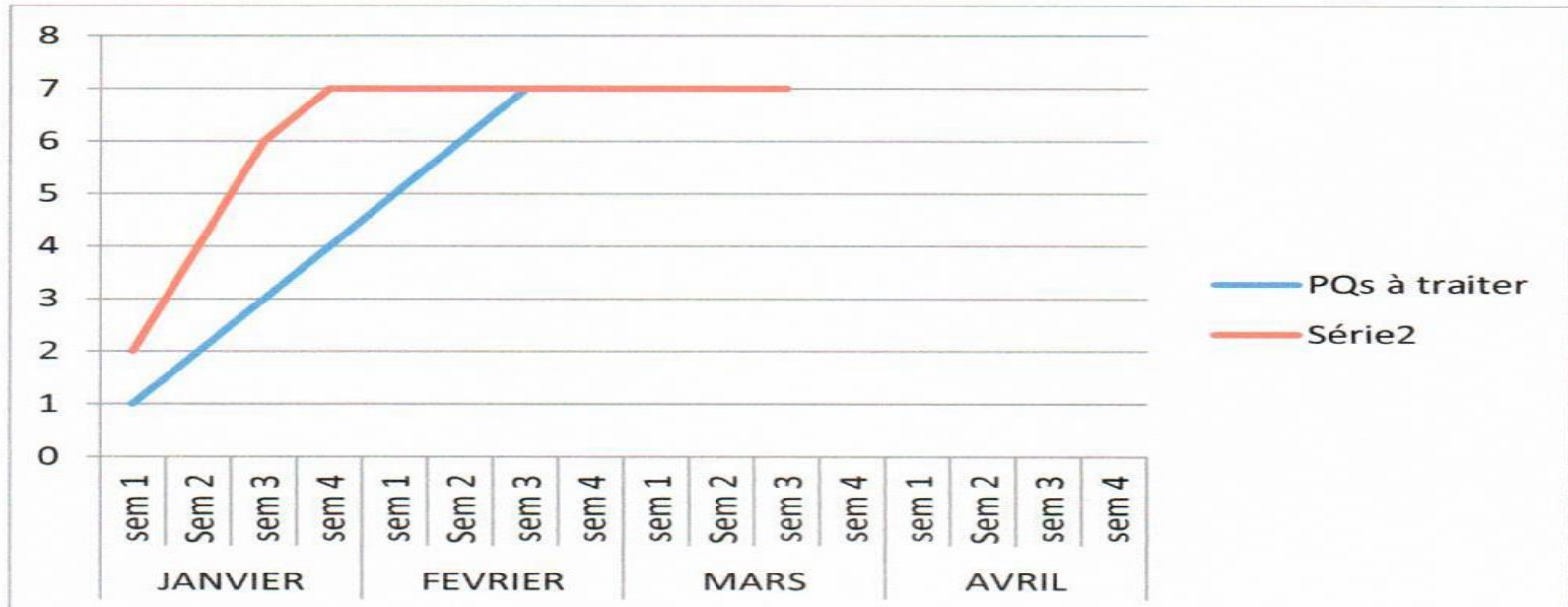
# 3. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI

## PHASE OPERATIONNELLE



### EVOLUTION DES PQ LEG

7 PQ LEG



# Plan

- 1. Introduction**
- 2. Législation Primaire et Règlements Opérationnelles**
- 3. Organisation du système, Qualification et formation permanente du personnel technique**
- 4. Indications techniques, outillage et fournitures de renseignements critiques sur la sécurité**
- 5. Délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'application/ Obligation en matière de surveillance/ Résolution des problèmes de sécurité**
- 6. Etablissement d'un Système de Gestion de la Sécurité de l'Etat (SSP) et d'un Système de Gestion de la Qualité (SMQ)**
- 7. Préparation et Suivi d'un audit USOAP CMA de l'OACI**
- 8. conclusion**

## 8. Conclusion

Notre objectif dans la zone AFI doit être de zéro accident d'aéronef aussi nous devons prendre des dispositions rigoureuses pour éliminer tous les facteurs contributifs afin de garder un CAP de ZERO ACCIDENT. Nous savons aussi que tout système de la sécurité et de la sûreté requiert une amélioration vis-à-vis de l'évolution du système de l'aviation civile. C'est pourquoi nous pensons que les contributions des uns et des autres permettront d'améliorer et de rendre plus efficace le système de supervision de la sécurité et de la sûreté de notre zone.

Je saisis l'occasion pour vous remercier, et remercier également le PCA de l'OACI, la SG de l'OACI et les Directeurs Régionaux de l'OACI.

Que DIEU bénisse nos travaux.

Je vous remercie.

**ETABLIR DES AAC FORTES ET PLUS EFFICACES**

**3<sup>EME</sup> SYMPOSIUM AFI SUR LA SECURITE ET LA SURETE DE L'AVIATION  
CIVILE**

**(Malabo-GUINEE EQUATORIALE, du 27 JUIN au 01<sup>er</sup> JUILLET 2016)**

**DEFIS A RELEVER POUR ETABLIR DES  
AUTORITES D'AVIATION CIVILE FORTES ET  
PLUS EFFICACES**

**MERCI**

