



Atelier régional dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans les États AFI

(Cotonou, Bénin, 12 – 15 Novembre 2019)

Présenté par Ali Ousmane

Officier régional Navigabilité WACAF



SOMMAIRE

- Objectifs de la Conférence ministérielle d'Abuja
- Mise en œuvre des initiatives de sécurité du RASG-AFI
- Contexte Projet AIG Plan AFI
- Objectifs et résultats attendus de l'atelier AIG
- Programme Atelier AIG





Regulatory and implementation framework for international civil aviation

GLOBAL

Chicago Convention & Annexes (SARPs)

ICAO Strategic Objectives

Global Plans for Air Navigation and Safety (GANP, GASP, GAsEP)

REGIONAL

Regional Plans and Targets (Safety, Air Navigation, Security) linked to APIRG, RASG-AFI, AFI Plan, AFI SECFAL Plan Programmes

Regional Office work programmes

NATIONAL

State CAPs, ICAO Plans of Action, AVSEC SIPs, National Plans

Implementation: Guidance, Support, Facilitation, Monitoring and Follow up



We're working hard to make sure there's

NO COUNTRY LEFT BEHIND

when it comes to global aviation standards



Because all ICAO Member States should have access to the benefits of safe and reliable air transport services



The No Country Left Behind (NCLB) campaign

Launched by ICAO Council at the end of 2014:

- ✓ highlights ICAO's efforts to assist States in implementing ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs).
- ✓ The main goal of this work is to help ensure that SARP implementation is better harmonized globally
- ✓ that all States have access to the significant socio-economic benefits of safe and reliable air transport.
- ✓ promotes ICAO's efforts to resolve Significant Safety Concerns (SSCs) brought to light through ICAO's safety oversight audits , as well as other safety, security and emissions-related objectives.



LES INITIATIVES DE L'OACI POUR L'AFRIQUE

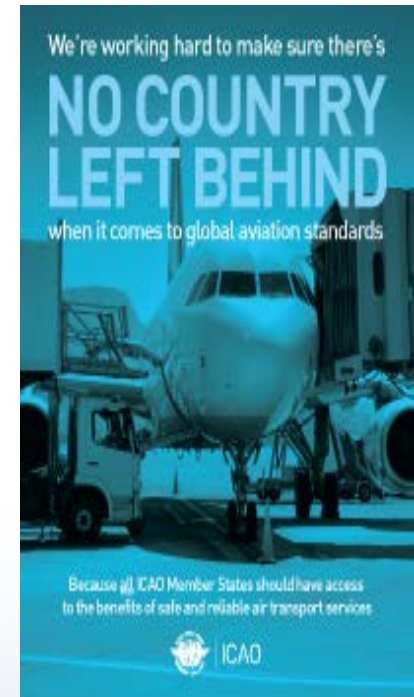
- La campagne « Aucun pays ne soit laissé de coté » (NCLB):
 - Lancée par le Conseil de l'OACI fin 2014;
 - Promouvoir les efforts de l'OACI pour résoudre les SSC et SSeC, les autres carences en matière de sécurité et sûreté et atteindre les objectifs liés aux émissions de CO2

Par

Des programmes de travail adaptés pour bénéficier à TOUS les pays

Une assistance basée sur les besoins et les priorités définies avec les Etats

L'intégration de l'analyse de risques pour l'aviation et des mesures d'atténuation





AFI Plan:

- ✓ A pragmatic approach for Safety; Capacity & Efficiency Enhancement
- ✓ AFI framework for the implementation of NCLB programme

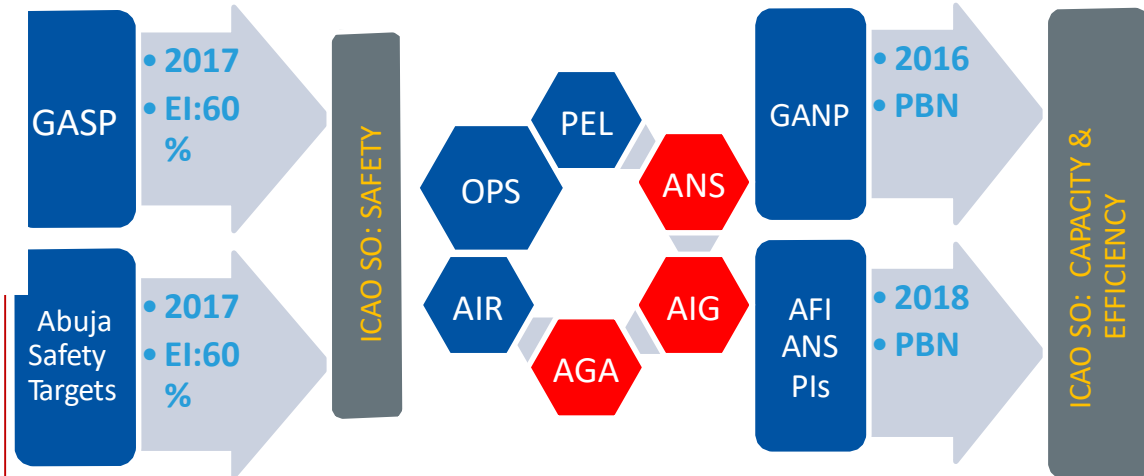
State-specific ICAO Plans of Action

ROSTAFI CIS Assistance Project Missions	COSCAPs / RSOOs	TCB Project
---	------------------------	-----------------------



CMA Activities: Offsite Validations & ICVMs

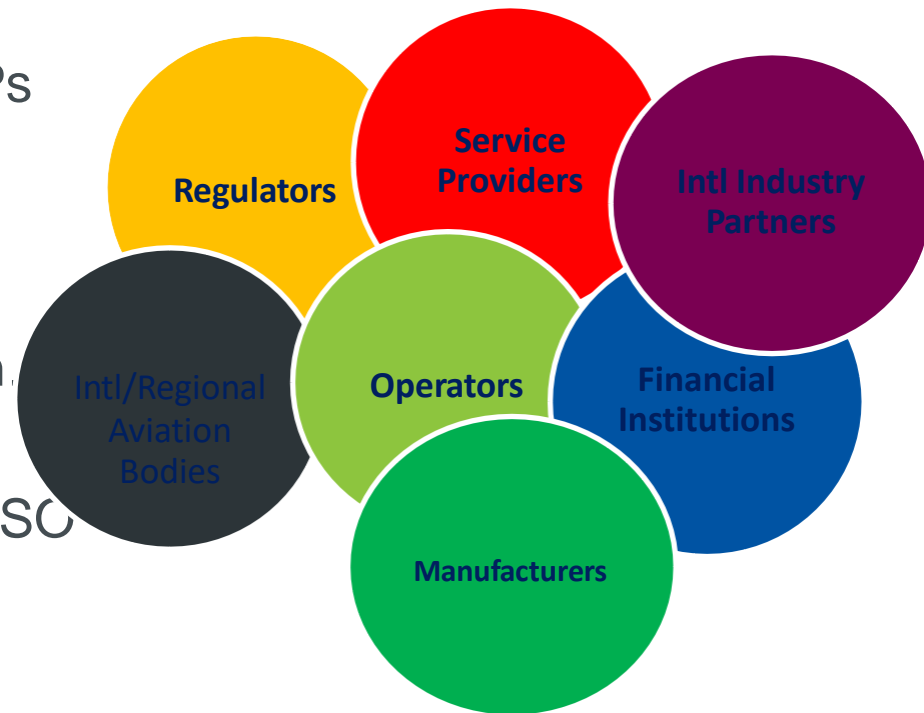
Expansion of AFI Plan to ANS and Alignment of Regional Targets with Global Plans





Collaboration and Outreach with Partners & Stakeholders

- Regulators: CAAs, RSOOs/COSCAPs
- Operators: Airlines, Airports
- Service providers: ANSPs
- Manufacturers: Aircraft/Air Navigation
- Financial Institutions: AfDB, WB, EU,
- Intl Industry partners: IATA, ACI, CANSCO Boeing, Airbus etc.
- Aviation/Continental Bodies: AFCAC, AUC
- RECs: ECCAS, ECOWAS, UEMOA





OBJECTIFS CIBLES D'ABUJA REVISES

Conformément aux exigences du GASP, la Conférence ministérielle de l'AFI sur la sécurité aérienne qui s'est tenue en juillet 2012 à Abuja, au Nigeria, a adopté un ensemble d'objectifs stratégiques avec des objectifs précis visant à améliorer la sécurité aérienne dans la région de l'AFI.

Ces objectifs ont été révisés en décembre 2017 comme suit.



OBJECTIFS CIBLES D'ABUJA REVISES

Réduire progressivement le taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 par million de départs d'ici la fin de 2022, en accordant une attention particulière aux évènements liés au CFIT et LOC-I

2. Tous les États doivent mettre en œuvre le SSP/SMS conformément aux jalons convenus d'ici la fin de l'année 2025.



OBJECTIFS CIBLES D'ABUJA REVISES

3. Les États doivent augmenter progressivement le pourcentage de mise en œuvre effective (AE) en vertu du USOAP de l'OACI, de sorte que les États ayant :

- 60 % de l'AE atteindront 60 % d'ici 2020;
- 60 % AE 70 % atteindre 80 % d'ici 2022;
- 70 % de l'AE atteindront 95 % d'ici 2028



GROUPE RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASG-AFI)



Initiative de sécurité AIG de RASG-AFI

Conformément au GASP, appelant les Etats à mettre en œuvre la coopération internationale et à échanger des informations sur la sécurité et, dans ce cas, à la suite d'enquêtes efficaces sur les incidents et les accidents, le Comité directeur du Plan AFI a adopté un Projet visant à aider les États AFI à établir et à maintenir des entités d'enquête sur les accidents indépendantes et efficaces aux niveaux national et régional et à atteindre l'objectif pertinent de la région AFI



Titre du Projet	AFI18102-07, 2018 AIG
Projet élaboré par :	Ali OUSMANE, Officer régional AIR, Secretaire RASG-AFI SST (AI)
AFI Safety Target	Reduction of Accident Rate to World Average
Project Champion State:	Ethiopia
Project Sponsor(s)	Aviation Safety Partners: ICAO, Boeing, Airbus



Justification du Projet

La responsabilité d'ouvrir des enquêtes sur les accidents et incidents aéronautiques incombe à l'État d'occurrence d'établir les dispositions légales et réglementaires de la bonne conduite des enquêtes,

Les rapports des audits du Programme USOAP de l'OACI ont révélé des carences dans le processus des enquêtes allant de la notification de l'évènement au suivi des recommandations de sécurité



Justification du Projet

- Bien que le taux d'accidents dans la région des IFA ait diminué de façon constante (aucun décès en trois ans), il demeure le plus élevé au monde



ICAO | UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND





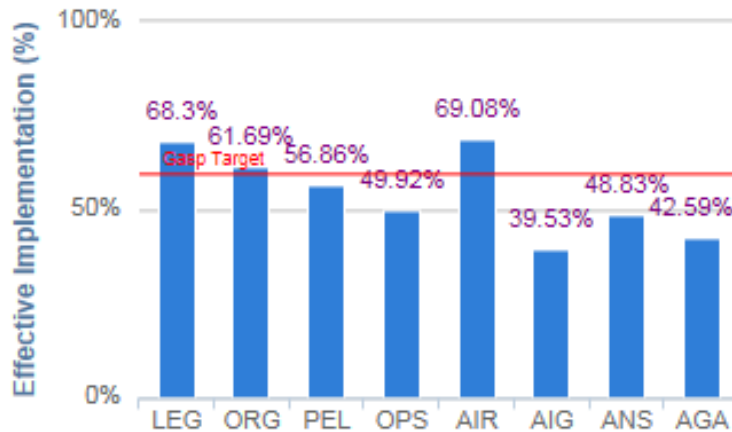
Project Justification

- RASG-AFI had no fatal accidents on scheduled commercial flights with aircraft over 5700 kg in 2017.
- RASG-AFI has an accident rate of 7.56 accidents per million departures in 2017.
- The current 5-year sliding average accident rate for RASG-AFI is 6.34.
- To be in line with the global accident rate and taking into account the traffic volume of RASG-AFI, the yearly accident rate for RASG-AFI should be between 0.35 and 4.49.
- The latest accident rate for RASG-AFI is 7.56 which is not in line with the global rate.

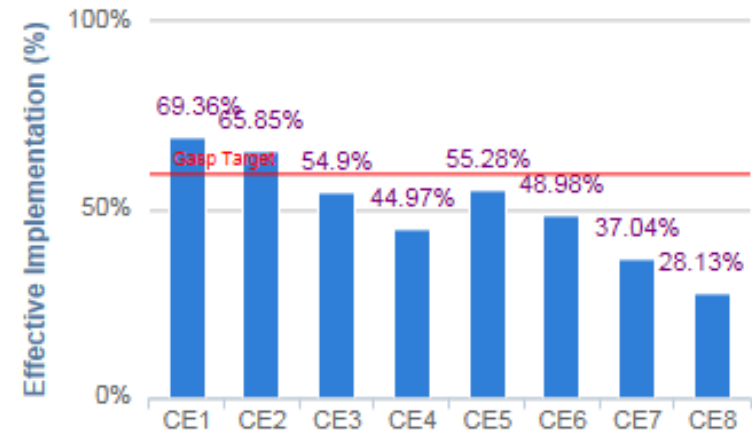


Project Justification

EI by Area



EI by Critical Element

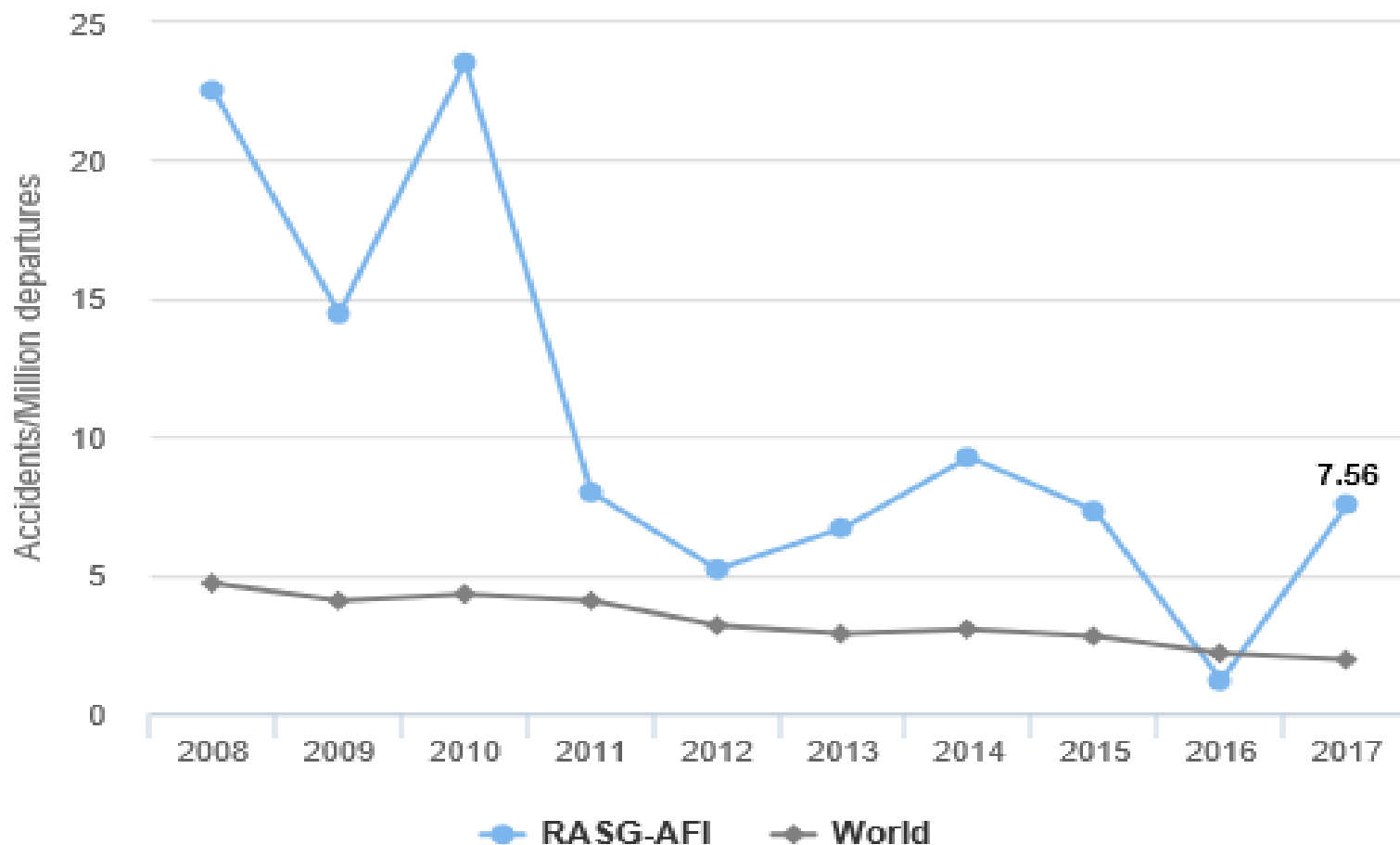


- EI dans le domaine AIG est de 39.53%, le plus bas comparé aux autres domaines de l'audit .
- En plus EI en AIG est en dessous de 60% qui était l'objectif cible de fin 2017.



Accident Rate

Scheduled Commercial flights on airplanes above 5.7t only





Objectif de l'atelier / Résultat attendu

Amélioration régionale du système fondamental de surveillance de la sécurité dans le domaine des enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs (SIA) dans les États AFI.

12-15 novembre 2019, Cotonou, Bénin



Objectif de l'atelier / Résultat attendu

Dans le cadre du RASG-AFI, avec la perspective d'assister les Etats AFI dans l'élaboration harmonieuse de la législation, de la réglementation et des connexes nécessaires à l'établissement d'un système national d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, cet Atelier vise à fournir aux participants les connaissances sur les politiques et procédures pour la conduite des enquêtes d'accidents d'aviation conformément à l'Annexe 13 de l'OACI



Objectif de l'atelier / Résultat attendu

Encourager l'adhésion des États et aider à la création de capacités des agences régionales d'enquête sur les accidents et incidents,

Faciliter la conclusion d'accords ou de protocoles d'entente, on améliorera les enquêtes sur les accidents et les incidents de façon rentable en tenant compte des contraintes budgétaires nationales existantes.



Objectif de l'atelier / Résultat attendu

Mise en place d'un système de reporting et d'une base de données conforme à l'ADREP (ECCAIRS) et soutien à un dispositif collaboratif au niveau régional.

Économie d'échelle pour la conduite de l'enquête sur un accident majeur assurée par un organisme régional ayant un personnel adéquatement et professionnellement formé ,et en toute indépendance



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)

Proposed Programme for the ICAO Accident/Incident Investigation Workshop
Cotonou, Benin 12-15 November 2019

TIME	DAY1	DAY2	DAY3	DAY4
08.30-09.00	Registration		08:30	08:30
09.00-10.00	Opening Session Aviation Authorities keynotes Introduction to AFI PLAN and	Detailed presentation of Annex 13 SARPS (continuation). Guidance Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962) on State policies, legislation, investigation procedures and checklists. Model Law & Model regulations	<i>Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV (State responsibilities of Final Reporting)</i> - Format of Final Report - Safety recommendations. - ADREP reporting	Bilateral, regional arrangements Generic MOU for regional AIG Organization (<i>Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization (Doc 9946)</i>) BAGAIA presentation. - Introduction to funded regional projects on regional accident investigation agency (ECOWAS,ADB)
10.00 - 10.50	Workshop objectives ; Chicago convention and Annex 13 (definitions and applicability).			
Tea: 10:50 - 11:10				
11:10 - 13:00	Structure of a State Aircraft Accidents Investigation System, in links the 8 Critical Elements concept	Guidance Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756) Part I — Organization and Planning.	Safety recommendations follow up and monitoring national system (A13 §6.10 to 6.12) Other guidance material: Safety at the accident site and Assistance to Aircraft Accident Victims and their families	Group Discussions on harmonisation of AIG regulations and manuals Workshop Recommendations Way forward
Lunch: 13:00 - 14:00				
14:00 - 15:20	Hierarchy of legislative text and establishment of national aircraft accident and incident investigation Act and Regulations. Practical examples.	Structure and content of an Investigation Manual Structure and content of Procedures Practical case studies regarding specific organizational and investigation tasks	Guidance to addressing AIG PQs (Legislation and regulations)	Closing session certificates of attendance
Tea: 15:20 - 15:40				
15:40 - 17:00	Detailed presentation of Annex 13 Standards and Recommended Practices to achieve compliance with ICAO requirements.	Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators (Circ. 298) Structure and general content of training policy, programme and plans for AIG investigators.	Guidance to addressing AIG PQs (Organization, staffing and training)	



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACCI) Office
Mexico City

South American
SAM Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montreal

Western and
Central African
IWACAFI Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MDO) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
ESAFI Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
IAPACI Office
Bangkok



THANK YOU