

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE DES ETATS D'AFRIQUE
OCCIDENTALE ET CENTRALE
(DGAC1)**

(Abuja, Nigéria 19 - 21 mars 2002)

Etabli par le Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale

Mars 2002

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou leurs frontières ou leurs limites

Table des matières

Table des matières	i
Déroulement de la réunion	ii
Point 1 de l'ordre du jour : Stratégies d'élimination des carences dans la région	1
Point 2 de l'ordre du jour : Facteurs humains, planification des ressources humaines et formation aéronautique	25
Point 3 de l'ordre du jour : Financement de l'Aviation civile	26
Point 4 de l'ordre du jour : Transport aérien et libéralisation	27
Point 5 de l'ordre du jour : Entités autonomes et privatisation	28
Point 6 de l'ordre du jour : Ratification par les Etats Africains d'instruments internationaux de droit aérien	29
Point 7 de l'ordre du jour : Arriérés de contributions des Etats	30

Déroulement de la Réunion

La première réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile des Etats de l'Afrique occidentale et centrale, convoquée par le Bureau Régional de l'OACI à Dakar, s'est tenue du 19 au 21 mars 2002, à l'aimable invitation du Ministère de l'aviation du Nigéria. Cent vingt délégués comprenant des hauts responsables d'organismes nationaux, régionaux et internationaux représentant 27 Etats et 9 organisations y ont pris part.

La réunion a été ouverte par S.E. Dr. Kema Chikwe, Ministre de l'aviation du Nigéria. M. Costa Pereira, Secrétaire Général de l'OACI a participé à toute la réunion. M. Vladimir D. Zubkov, Chef du Bureau des Affaires régionales au Siège de l'OACI à Montréal a prêté son concours tout au long de la réunion. M. A. Cheiffou, Directeur régional du Bureau OACI Dakar a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion. La réunion a bénéficié du concours de M. A. Mensah, Directeur régional adjoint du Bureau OACI Dakar ainsi que celui des Experts suivants du Bureau OACI Dakar et de la CAFAC:

M. H.H. Cissé,	Expert régional MET, Bureau régional de l'OACI, Dakar
M. M. Hoummady,	Expert régional SO, Bureau régional de l'OACI, Dakar
M. J.C. Waffo,	Expert régional AGA et coordonnateur AVSEC, Bureau régional de l'OACI, Dakar
M. P. Zo'o Minto'o	Expert régional CNS, Bureau régional de l'OACI, Dakar
M. I. Auyo	Expert régional ATM, Bureau régional de l'OACI, Dakar
M. B. Djibo	Expert régional AT, CAFAC
M. G. Lièvre	Expert régional AT, CAFAC
Melle N.E. Onyedim	Administrateur Projets Coopération technique, Montréal

Les travaux se sont déroulés en français et en anglais et la documentation a été diffusée dans les deux langues. La prestation des services de traduction et d'interprétation simultanée a été assurée sous la direction de M. J. Belinga, Traducteur-Réviseur du Bureau régional de l'OACI de Dakar. Il était assisté de M. A. Otou-N'guini, Traducteur au siège de l'OACI à Montréal, et de trois interprètes indépendants, tandis que Mme P.A. Boimond-Basse, Fonctionnaire de l'administration s'occupait des questions administratives.

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: STRATÉGIES D'ÉLIMINATION DES CARENCES
DANS LA RÉGION**

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion note que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a déterminé les méthodologies d'identification des carences dans les domaines de la navigation aérienne qui ont été adoptées par le Groupe AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG). Le groupe APIRG identifie et tient régulièrement à jour la liste des carences spécifiques dans la Région.

La réunion note notamment qu'en dépit des efforts déployés pour améliorer le traitement des carences relevées, le non-respect des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI (SARP) et la non-mise en oeuvre d'installations, services et procédures requis au Plan de navigation aérienne (ANP) approuvé par le Conseil de l'OACI demeurent une source de préoccupation majeure pour le Bureau régional de l'OACI, étant donné l'incidence négative qui en résulte sur la sécurité, la régularité et l'efficacité du fonctionnement de l'aviation civile dans la Région.

La réunion note aussi que, dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), l'OACI a mis au point une base de données sur les carences (AFDD), qui confirme que certains Etats de la Région éprouvent d'énormes difficultés pour mettre en oeuvre les différentes recommandations dans les domaines des licences du personnel (PEL), de l'exploitation technique des aéronefs (OPS) et de leur navigabilité (AIR).

La réunion note en outre que les évaluations techniques effectuées dans le cadre du mécanisme de sûreté de l'aviation (AVSEC) par l'OACI ont mis en évidence l'existence de carences critiques dans ce domaine au niveau de la Région.

Après avoir examiné la situation des carences affectant les différents domaines de l'aviation civile dans la Région, la réunion se penche sur les actions et stratégies possibles destinées à remédier à ces carences, et adopte les conclusions et recommandations générales et spécifiques ci-après :

A - CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS GENERALES

CONCLUSION 1/1: DÉFINITION DU TERME "CARENCE"

Les Etats conviennent de la définition suivante :

- une carence est une situation où une installation, un service ou une procédure ne sont pas fournis conformément à un plan régional de navigation approuvé par le Conseil de l'OACI, ou aux Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI, et qui est préjudiciable à la sécurité, à la régularité et/ou à l'efficacité de l'aviation civile internationale.

CONCLUSION 1/2: PRINCIPALES CAUSES DES CARENCES DANS LA RÉGION

Il est conclu que les principales causes des carences qui affectent le fonctionnement de l'aviation civile dans la Région sont les suivantes:

- a) faible priorité accordée au secteur de l'aviation civile par les Etats, se traduisant par de faibles dotations budgétaires allouées aux administrations et entités aéronautiques;
- b) structures organisationnelles de l'aviation civile inefficaces, voire inexistantes ;
- c) coordination insuffisante entre l'administration de l'aviation civile et les autres administrations dans les Etats;
- d) coopération insuffisante entre les Etats afin d'utiliser de la manière la plus rationnelle les ressources limitées de la Région;
- e) manque de ressources humaines adéquates, de personnels qualifiés et de programmes de recyclage/perfectionnement des personnels devant garantir la qualité des services rendus.

RECOMMANDATION 1/3: STRATÉGIES DESTINÉES À REMEDIER AUX CARENCES DANS LA RÉGION

Il est recommandé que, afin d'éradiquer les carences de l'aviation dans la Région, les Etats devraient:

1. prendre les mesures nécessaires pour que leurs gouvernements accordent une plus haute priorité au secteur de l'aviation civile;
2. envisager la création d'autorités aéronautiques autonomes et d'entités autonomes pour gérer leurs services de navigation aérienne et leurs principaux aéroports, en les dotant de l'autonomie financière et de décision nécessaire, et en tenant compte des éléments indicatifs contenus dans les documents pertinents de l'OACI ainsi que des principes d'une gestion saine;
3. lorsqu'ils ont un niveau d'activités aéronautiques relativement faible, mettre en oeuvre une seule entité aéronautique autonome pour leurs principaux aéroports et leurs services de navigation aérienne, au lieu de plusieurs entités distinctes;
4. renforcer les autorités/organismes existants disposant d'une autonomie limitée, en leur accordant une pleine autonomie financière, opérationnelle et administrative;
5. séparer les autorités de réglementation des entités d'exploitation, et donner à ces autorités de réglementation des pouvoirs et des ressources suffisantes afin de leur permettre de jouer pleinement leur rôle de supervision tout en s'assurant que les entités d'exploitation se conforment scrupuleusement aux dispositions pertinentes de l'OACI.

6. s'assurer que les redevances perçues auprès des usagers soient exclusivement consacrées aux besoins de l'aviation civile auxquels elles correspondent ;
7. mettre en oeuvre un système d'assurance et de gestion de la qualité lorsqu'ils sont amenés à sous-traiter certaines de leurs activités ou services aéronautiques en les confiant à des entités autonomes externes compétentes; ce faisant, les activités ou services sous-traités continuent de relever de leur autorité ;
8. mettre en oeuvre des arrangements de coopération sous-régionale pour:
 - a) coordonner et mener les activités de mise en oeuvre, en particulier celles relatives au CNS/ATM ;
 - b) étudier la création/le renforcement d'organismes d'exploitation régionaux ou sous-régionaux pour gérer conjointement les installations et services; et
 - c) adopter des approches coordonnées dans le cadre des programmes de supervision de la sécurité.
9. envisager la création d'organismes régionaux ou sous-régionaux de réglementation;
10. adhérer et apporter leur soutien (financier, matériel et/ou en ressources humaines) au partenariat régional AVSEC préconisé par l'OACI et la CAFAC pour une mise en oeuvre uniforme du plan d'action de l'OACI et des dispositions de l'Annexe 17 (Sûreté);
11. procéder à des consultations régulières et systématiques entre fournisseurs et usagers pour débattre des questions d'ordre opérationnel et financier concernant tous les domaines de l'aviation civile, de façon à s'assurer que les installations et services fournis sont adaptés aux besoins des usagers, et que les redevances sont déterminées sur la base de coûts justes et équitables, conformément à la politique de l'OACI en matière de redevances ;
12. envisager l'exploitation en commun de centres de formation existant dans la Région, et effectuer des démarches communes pour l'obtention de bourses d'études auprès d'organismes donateurs;
13. identifier des projets régionaux et adopter, en vue de leur financement, une approche collective auprès des institutions financières régionales et internationales telles que la Banque Africaine de Développement (BAD), l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), l'Union Européenne (UE), la Banque Mondiale (BM), la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) de l'OACI et/ou les Etats donateurs;
14. conclure des arrangements bilatéraux/multilatéraux de coopération en vue d'une utilisation optimale de l'expertise disponible dans la Région, et de favoriser entre eux les échanges de personnels;

15. créer de meilleures conditions de travail pour les personnels de l'aviation civile afin de les motiver et de les inciter à continuer de servir en fournissant des services de qualité. Ce fait garantirait la stabilité du personnel aéronautique, y compris celui de direction.
16. organiser des réunions périodiques des ministres de tutelle et/ou des directeurs généraux de l'Aviation civile pour débattre de toutes questions d'intérêt commun et coordonner la mise en oeuvre de solutions aux problèmes communs.

RECOMMANDATION 1/4: NÉCESSITÉ DE MESURES D'URGENCE

Il est recommandé que les Etats devraient :

S prendre des mesures d'urgence en vue d'éradiquer dans les meilleurs délais les carences les plus préoccupantes, notamment dans les domaines des aéroports/aides au sol, des communications, du contrôle de la circulation aérienne et des facteurs humains; et

S Améliorer le retour d'informations et le suivi dans l'identification des carences.

RECOMMANDATION 1/5: PRISE EN COMPTE DES FACTEURS HUMAINS DANS LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES CARENCES

Il est recommandé que le groupe APIRG soit invité à inclure la composante facteurs humains dans la méthodologie d'évaluation des carences dans la Région, et à mettre au point en conséquence un mécanisme pour remédier à ces carences.

RECOMMANDATION 1/6: CRÉATION D'UNE ÉQUIPE CHARGÉE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LA RÉGION AFI

Il est recommandé que soit créée une équipe chargée de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI, dont la tâche serait d'examiner toutes questions relatives à la sécurité. Cette Equipe comprendra tous les acteurs concernés (Etats, fournisseurs de services, OACI, IATA, IFALPA, IFATCA, etc.).

B - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES

I - AÉRODROMES ET AIDES AU SOL (AGA)**CONCLUSION 1/7: PRINCIPALES CARENCES DANS LE DOMAINE DES
AÉRODROMES ET DES AIDES AU SOL**

Il est conclu que les principales carences dans le domaine des aérodromes et des aides au sol identifiées dans la Région sont les suivantes:

A) Généralités

- S Absence de schéma directeur national traduisant la politique de l'Etat en matière de développement aéronautique et mettant un cadre approprié à la disposition des opérateurs économiques intéressés par le secteur aéronautique;

B) Limitation et suppression d'obstacles

- S Absence de plans de servitudes aéronautiques opposables aux tiers et présence de nombreux objets ou constructions perçant les surfaces de limitation d'obstacles;

C) Equipements, installations et services d'aérodrome

- Absence de clôtures d'aérodrome adéquates et/ou de routes d'enceinte pour les patrouilles avec son corollaire consistant en un contrôle impossible de la circulation des personnes et des véhicules et la divagation des animaux sur les aires de mouvement, l'envahissement des plates-formes aéroportuaires par les populations riveraines ;
- Absence ou indisponibilité d'aides visuelles et radioélectriques appropriées;
- Absence de programme de lutte contre le risque aviaire qu'illustre la recrudescence d'incidents dus aux impacts d'oiseaux sur plusieurs plates-formes de la région ;
- Insuffisance et/ou indisponibilité des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne la formation et l'entraînement du personnel ainsi que les performances des véhicules (accélération, débits, etc.) ;
- Insuffisance d'entretien des chaussées aéronautiques se traduisant par des déformations causant des vibrations inconfortables pendant les phases de roulage ou de glissance par temps de pluie ;

- Absence de plan d'urgence et des moyens associés (centre directeur des opérations d'urgence, poste isolé de stationnement, équipement spécial de sauvetage pour les aérodromes situés au voisinage de la mer ou de zones marécageuses, etc.), ainsi que de plans d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- Instabilité des sources primaires d'alimentation électrique et absence d'alimentation électrique de secours fiable avec ses conséquences néfastes sur la disponibilité des aides électriques et radio à la navigation et à l'atterrissage .

RECOMMANDATION 1/8: ÉTABLISSEMENT DE SCHÉMAS DIRECTEURS NATIONAUX DE DÉVELOPPEMENT AÉRONAUTIQUE

Il est recommandé que les Etats qui ne l'ont pas encore fait, élaborent un schéma directeur de développement aéronautique en coordination avec les autres départements ministériels, notamment ceux chargés des autres modes de transport, de l'urbanisme et du cadastre afin de mettre un cadre approprié à la disposition des opérateurs économiques intéressés par le développement du secteur aérien.

RECOMMANDATION 1/9: ÉTABLISSEMENT DES PLANS DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES AUX AÉROPORTS

Il est recommandé que les Etats s'assurent que leurs aéroports disposent de plans de limitation d'obstacles dûment publiés suivant les procédures nationales en vigueur garantissant leur opposabilité au tiers et veillent au respect de ces limitations en coordination avec les services compétents de l'urbanisme.

RECOMMANDATION 1/10: ÉQUIPEMENTS, INSTALLATIONS ET SERVICES D'AÉROPORT

Il est recommandé que, dans le but d'une amélioration générale de la sécurité, de l'efficacité et de la régularité des vols, les Etats fassent en sorte que l'on dispose de ressources adéquates pour que les équipements, installations et services d'aérodrome soient mis en œuvre comme il sied, conformément au Plan AFI de navigation aérienne et aux dispositions de l'Annexe 14, Volume 1.

RECOMMANDATION 1/11: ALIMENTATION ÉLECTRIQUE AUX AÉRODROMES

Il est recommandé que les Etats accordent une grande priorité à la fourniture d'une alimentation électrique adéquate à leurs aérodromes.

RECOMMANDATION 1/12: CLÔTURES D'AÉRODROME ET ROUTES D'ENCEINTE

Il est recommandé que, pour des raisons de sécurité et de sûreté, les Etats:

- a) installent et entretiennent à leurs aérodromes des clôtures d'aérodrome appropriées; et
- b) accordent une attention particulière à la construction de routes d'enceinte pour les patrouilles de sûreté.

RECOMMANDATION 1/13: PLANS D'URGENCE D'AÉROPORTS

Il est recommandé que :

1. Les Etats veilleront à :
 - S créer un cadre approprié de coordination avec les administrations aéroportuaires, les compagnies aériennes et les autres administrations intéressées en vue de la mise sur pied, là où ils n'existent pas, ou de la mise à jour de plans d'urgence pour tous leurs aéroports.
 - organiser, en plus des ateliers régionaux de l'OACI, des séminaires-ateliers nationaux pour une meilleure sensibilisation de tous les intervenants, notamment ceux qui sont installés hors de l'aéroport (centres hospitaliers, gardes côtes, armée, pompier de la ville, etc.),
 - S organiser des exercices réguliers, aux intervalles préconisés par l'Annexe 14, Volume I, pour tester l'efficacité du plan ;
 - S renforcer les échanges d'expériences dans ce domaine et faire appel aux experts disponibles dans certains Etats de la région pour aider d'autres Etats.
2. Il est par ailleurs demandé au Bureau régional de l'OACI de continuer d'aider les Etats à élaborer leurs plans d'urgence d'aérodrome.

RECOMMANDATION 1/14: RISQUE AVIAIRE

Il est recommandé que les Etats :

- a) sous la supervision des autorités aéronautiques, créent un comité local sur le risque aviaire auquel participeraient les autorités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs, les administrations publiques pertinentes, les autorités municipales et autres organismes intéressés afin d'assurer une approche coordonnée pour éliminer le risque aviaire sur les aérodromes et aux alentours de ces derniers ;
 - b) veillent à ce que soient menées des études ornithologiques et environnementales de leurs aéroports devant aboutir à l'élaboration d'un programme de réduction du risque aviaire en utilisant, autant que faire se peut, l'expertise nationale disponible dans les services de la faune et d'environnement ainsi que dans les milieux universitaires ;
2. Que l'OACI, en coordination avec la CAFAC, recherche des fonds en vue d'assister les Etats dans la conduite d'études ornithologiques des aéroports internationaux de la région.

RECOMMANDATION 1/15: CERTIFICATION DES AERODROMES

Il est recommandé que:

- les Etats qui ne l'ont pas encore fait, incluent dans leurs législations nationales des dispositions et procédures pour la certification de leurs aérodomes;
- l'OACI organise, à l'intention des Etats, des réunions-ateliers sur la certification des aérodomes.

II - SERVICES DE LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (ATM)

CONCLUSION 1/16: PRINCIPALES CARENCES DANS LE DOMAINE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Il est conclu que les principales carences relevées dans la fourniture des services de la circulation aérienne dans la Région sont les suivantes:

a) **Personnel ATM**

- Personnel inadéquat
- Formation de base et formation continue inadéquate/absence de politique de formation. Formation insuffisante en langue anglaise pour les contrôleurs non anglophones;
- contrôleurs expérimentés en nombre insuffisant;
- environnement et conditions de travail et de sécurité précaires;
- peu de cas fait à l'audit de contrôle qualité de l'OACI.

b) **Equipements/matériel de travail**

- La plupart des organes ATS mal équipés et/ou équipements en état d'obsolescence là où ils existent;
- non-disponibilité de documents et Annexes OACI à jour;
- aides à la navigation peu sûres et des moyens de communication désuets.

c) **Aspects opérationnels**

- Contrôle aux procédures toujours en vigueur dans certains espaces aériens où le besoin de couverture radar a déjà été identifié par le groupe APIRG;
- fourniture insuffisante du contrôle de la circulation aérienne par manque de couverture radio VHF adéquate (VHF déportée pour les CCR);
- absence ou insuffisance de liaisons du service fixe (RSFTA et ATS/DS) fiables;
- absence de mise à jour de lettres d'accord périmées entre organes ATS;
- cartes aéronautiques, système géodésique mondial (WGS-84) inadéquats et la plupart des services AIS non automatisés;
- manque de législation nationale concernant la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne;
- absence d'accords/coordination SAR entre CCR contigus;
- procédure d'enquête d'incidents ATS inadéquate ;
- multiplicité d'organes ATS (structure de l'espace aérien non optimisée).

RECOMMANDATION 1/17: ELIMINATION DES CARENCES DANS LE DOMAINE DE LA GESTION DE LA CIRCULATION AERIEENNE

Il est recommandé que les Etats :

- établissent des critères de niveaux de compétence parmi le personnel ATM afin d'accroître la sécurité et la productivité;
- créent une section de perfectionnement du personnel ATS qui prend en compte toute la formation requise en environnement non- radar et radar dans les organes ATS, y compris l'expérience au pilotage et des cours de recyclage pour atteindre un niveau de compétence satisfaisant en tout temps;
- améliorent, de façon périodique, les conditions de travail du personnel afin de retenir les contrôleurs pétris d'expérience.
- dotent les organes ATS d'équipements CNS modernes pour faciliter les communications air/sol sol/sol et avoir un système SAR efficace pour assurer la coordination, en cas de besoin;
- s'assurent que tous les organes ATS sont dotés de téléphones commerciaux, soit l'INTELSAT normal ou de préférence le système INMARSAT. Ceci devrait être fait même quand les systèmes spécialisés sont installés pour servir de secours en cas de panne des systèmes primaires;
- mettent en oeuvre la TMA et la couverture VHF en route conformément à la Recommandation 5/12 de la 7ème réunion régionale AFI/7 et établissent des espaces aériens contrôlés en route tel que préconisé dans la Recommandation 5/21 d'AFI/7;
- mettent en oeuvre le service de contrôle régional en fonction des priorités définies dans la Conclusion 12/20 de la 12ème réunion d'APIRG et reprises dans la Conclusion 13/31 de la 13ème réunion d'APIRG;
- mettent en oeuvre toutes les routes ATS approuvées par le Plan AFI;
- s'engagent à mener des enquêtes sur les incidents ATS signalés et à envoyer les rapports à toutes les parties concernées. L'attention devrait être appelée, dans ce contexte, sur le fait que la non-disponibilité de ces rapports est préjudiciable à une meilleure identification des causes des incidents et à la prise de mesures correctives qui s'imposent par l'autorité compétente; et
- signent les lettres d'accord entre tous les organes ATS desservant des espaces aériens contigus. Ces lettres d'accord devraient être préparées en collaboration avec les responsables de quarts des contrôleurs en ayant à l'esprit les évolutions du trafic et des systèmes.

III - RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

CONCLUSION 1/18: CARENCES DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

Il est conclu que les carences en matière de recherches et de sauvetage dans la Région constituent une préoccupation majeure, et que ces carences sont principalement dues au:

- manque de dispositions légales régissant les services SAR;
- manque d'équipements pour la conduite des opérations de Recherches et Sauvetage;
- fait que lorsque les équipements existent effectivement, ils s'avèrent inopérants en cas de besoin ;
- manque de personnels qualifiés pour la conduite d'opérations SAR;
- manque d'exercices de recherches et de sauvetage; et
- absence d'accords de coopération SAR.

RECOMMANDATION 1/19: ELIMINATION DES CARENCES DANS LE DOMAINE DES RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

Il est recommandé que, en tenant compte des carences les plus préoccupantes affectant le domaine des recherches et sauvetage, les Etats mettent en application les dispositions de l'OACI en vigueur concernant :

- a) le besoin d'une coopération entre les Etats afin d'encourager une utilisation plus rationnelle et économique des installations et services SAR ;
- b) le besoin de formation des personnels SAR en nombre suffisant ;
- c) le besoin d'effectuer des exercices de recherches et de sauvetage ;
- d) la nécessité de mettre en oeuvre une station terrienne pour les usagers de centre de contrôle de mission (STUL/MCC) dans la Région AFI à des emplacements qui tireraient le meilleur parti possible de la couverture satellitaire pour recevoir les signaux de détresse;
- e) la nécessité de publier, dans les AIP respectives, des données d'immatriculation des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) qui puissent être partagées avec les centres de coordination de sauvetage (RCC) d'autres Etats ;
- f) le besoin de fournir un point de contact SAR (SPOC);
- g) le besoin d'accords et de législation SAR appropriés; et

- h) des visites de familiarisation des centres de coordination de recherches et de sauvetage ainsi que des centres secondaires de sauvetage afin de s'assurer que leurs installations et organes répondent aux exigences du plan de Navigation aérienne de la Région AFL.

RECOMMANDATION 1/20: PROJET DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE (SAR) DE LA CAFAC

Il est recommandé que :

- a) les Etats dans lesquels subsistent des carences en matière de SAR et n'ayant pas encore exprimé le souhait de participer au projet continental SAR initié par la CAFAC en coopération avec l'OACI, participent à ce projet ;
- b) la mise en oeuvre effective dudit projet SAR soit étendue dès que faire se peut à l'ensemble des Etats du continent ayant déjà manifesté le souhait d'y participer.

IV - SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE ET CARTES AERONAUTIQUES (AIS/MAP)

CONCLUSION 1/21: PRINCIPALES CARENCES DANS LE DOMAINE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE ET DE LA CARTOGRAPHIE AERONAUTIQUE (AIS/MAP)

Il est conclu que les principales carences relevées dans la Région en matière d'information et de cartes aéronautiques (AIS/MAP) sont les suivantes:

- a) **Publications d'informations aéronautiques (AIP)**
- Certains Etats (3 sur 24) n'ont pas encore publié leur AIP selon le nouveau format normalisé de l'OACI.
 - Plusieurs Etats effectuent une mise à jour régulière de leurs AIP, mais 10 Etats n'ont pas fourni d'indications de dates pour la mise à jour périodique de leurs AIP et effectuent des mises à jour (cette mise à jour se fait de manière irrégulière).
- a) **Fourniture de l'information aéronautique au Bureau de l'information aéronautique.**
- L'information aéronautique n'est pas disponible sur la plupart des aérodromes de la région ;
 - il n'y a pas de bulletins d'information pré-vol (BIP) pour les vols au départ des aérodromes régionaux ou internationaux garantissant la couverture de la première étape de chaque vol indépendamment de sa destination ;
 - très peu d'aérodromes de la région sont en mesure de publier des bulletins d'information pré-vol électroniquement ;

- certains Etats ont mis en oeuvre des systèmes automatisés d'information pré-vol à titre d'essai, pour fournir des données et/ou des renseignements aux personnels d'exploitation. Une fois validés, ces systèmes pourront servir d'exemples dans d'autres pays.

c) **Formation du personnel**

- Malgré de nombreux efforts consentis pour la formation du personnel AIS depuis la septième réunion régionale de navigation aérienne (RAN/AFI/7), des carences persistent dans ce domaine. Le manque de centres de formation AIS/MAP spécialisés constitue l'un des nombreux facteurs contribuant à la persistance de ces carences.

d) **Documentation aéronautique**

- Il a été notée l'absence de documentation aéronautique conforme aux recommandations de l' OACI à tous les aéroports régionaux et internationaux.

e) **Mise en oeuvre des coordonnées du système géodésique mondial (WGS-84)**

- Trois (3) des vingt quatre (24) Etats de la région n'ont pas encore entrepris de campagne WGS-84 et la conversion des points de report dans le cadre de ce système.

RECOMMANDATION 1/22: NOUVEAU FORMAT DE L'AIP ET AUTOMATISATION DE L'AIP

Il est recommandé que les Etats qui ne l'ont pas encore fait:

- a) publient leurs AIP conformément au nouveau format normalisé de l'OACI avant le 28 novembre 2002 ;
- b) mettent en oeuvre les coordonnées aéronautiques exprimées dans le système géodésique mondial (WGS-84) ; et
- c) procèdent à l'automatisation de leurs services d'information aéronautique (AIS).

**V - COMMUNICATIONS, NAVIGATION ET SURVEILLANCE (CNS),
Y COMPRIS LES SYSTEMES CNS/ATM**

CONCLUSION 1/23: CARENCES EN MATIÈRE DE COMMUNICATIONS, NAVIGATION ET SURVEILLANCE (CNS) RELEVÉES DANS LA REGION

Il est conclu que les principales carences relevées dans la mise en oeuvre des Normes et Pratiques recommandées et du Plan de navigation aérienne en matière de communications, navigation et surveillance sont les suivantes:

A) Communications**Service fixe aéronautique (SFA)**

- S mise en oeuvre incomplète du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA)
- S mise en oeuvre incomplète du réseau des communications directes entre contrôleurs de la circulation aérienne (ATS/DS)
- S faible taux de disponibilité des circuits existants
- S faible vitesse de transmission des circuits
- S durées d'acheminement des messages inadéquates
- S disparité des réseaux sous-régionaux de télécommunications par satellite
- S systèmes analogiques avec capacité de traitement limitée

Service mobile aéronautique (SMA)

- S faible couverture des communications air-sol en ondes à très hautes fréquences (VHF)
- S assignation des fréquences VHF non conforme au Plan de navigation aérienne
- S prédominance des communications air-sol en ondes à hautes fréquences (HF), avec les limitations techniques inhérentes à la propagation de ces ondes
- S utilisation abusive, interférences et saturation des fréquences HF.

B) Navigation**Service de radionavigation aéronautique (SRNA)**

- S mise en oeuvre incomplète
- S faible densité des aides de radionavigation, due - entre autres - à des contraintes géographiques (étendues désertiques, forêts denses)
- S faible taux de disponibilité des aides de radionavigation
- S absence ou irrégularité de la vérification en vol des aides de radionavigation
- S normes de séparation élevées entre aéronefs
- S incapacité de l'espace aérien à répondre à la croissance prévue du trafic aérien
- S routes aériennes non directes et non économiques (temps de vol longs et consommation élevée de carburant).

C) Surveillance

- S absence ou insuffisance de couverture radar dans les espaces aériens à forte densité de trafic
- S prédominance du contrôle aux procédures basé sur les seuls comptes rendus de position des pilotes
- S visualisation de la situation aérienne approximative, imprécise ou incomplète au niveau des contrôleurs de la circulation aérienne (risque pour la sécurité)
- S normes de séparation élevées entre aéronefs.

D) Personnel

- S effectifs inadéquats en quantité et en qualité
- S qualification insuffisante sur les équipements aéronautiques et les technologies et techniques mises en oeuvre
- S formation aux nouvelles technologies (satellites, réseaux, traitement/transmission/échange de données numériques, automatisation, informatique répartie, etc.) insuffisante, voire inexistante.

CONCLUSION 1/24: FACTEURS AFFECTANT LE RYTHME DE LA MISE EN OEUVRE DES SYSTEMES CNS/ATM DANS LA REGION

Il est conclu que les facteurs ci-après affectent le rythme de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la Région:

- absence de plans CNS/ATM nationaux
- absence de coordination entre fournisseurs et usagers au sein des groupes informels de coordination de la mise en oeuvre (ICG) des systèmes CNS/ATM établis par le groupe APIRG;
- absence de lignes directrices relatives à la coordination de ces ICG; et
- absence de financement pour la réalisation des essais de validation et la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM opérationnels .

RECOMMANDATION 1/25: COMMUNICATIONS: AMÉLIORATION/MISE EN OEUVRE DES MOYENS DE COMMUNICATIONS

Il est recommandé que les Etats concernés diligentent l'amélioration et/ou la mise en oeuvre des moyens de communications régionaux pour favoriser la fourniture du service de contrôle le long des routes ATS internationales et la coordination avec les régions adjacentes.

RECOMMANDATION 1/26: COMMUNICATIONS :- INTERCONNEXION DES RÉSEAUX SOUS- RÉGIONAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS PAR SATELLITE

Il est recommandé:

- S que soit réalisée l'interconnexion des réseaux sous-régionaux de télécommunications aéronautiques par satellite en vue d'accroître l'efficacité du service fixe aéronautique dans la région; et
- S que l'interconnexion des réseaux sous-régionaux de télécommunications aéronautiques par satellite soit retenue parmi les projets régionaux prioritaires.

RECOMMANDATION 1/27: NAVIGATION: MISE EN OEUVRE DES APPLICATIONS DU GNSS

Il est recommandé que soit élaboré un plan d'action pour accélérer la mise en oeuvre des applications du GNSS dans la Région, telles que les approches classiques (NPA), en se basant sur la stratégie d'introduction dans la Région AFI, cette tâche pouvant être confiée à une équipe de travail sous la coordination du Bureau régional de l'OACI, avec la participation et l'aval des Etats, groupes d'Etats et un prestataire de services techniques choisi.

RECOMMANDATION 1/28: NAVIGATION : EXTENSION DU SYSTÈME EGNOS À LA RÉGION AFI

Il est recommandé que les Etats apportent le soutien nécessaire à la demande qui sera soumise après de l'Union Européenne à travers le mécanisme ACP/UE, en vue du financement des activités de banc d'essai reposant sur l'extension du système européen EGNOS et le déploiement conditionnel d'un système opérationnel, dans le cadre de la phase I de la stratégie GNSS AFI.

RECOMMANDATION 1/29: SURVEILLANCE : MISE EN OEUVRE DU PLAN DE SURVEILLANCE AERONAUTIQUE (ASP)

Il est recommandé que les Etats responsables des centres d'information de vol ou des centres de contrôle régional en-route (CIV/CCR) pour lesquels les besoins de surveillance radar ont été identifiés mettent en oeuvre le plan de surveillance aérienne (ASP) de la Région AFI adopté par le groupe APIRG.

RECOMMANDATION 1/30: CNS : SOUTIEN DES ETATS AUX POSITIONS DE L'OACI LORS DES CONFÉRENCES MONDIALES DE RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS (CMR)

Il est recommandé que les Etats continuent de promouvoir et de défendre les positions de l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT), dans l'intérêt de l'aviation civile.

RECOMMANDATION 1/31: CNS : UTILISATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE TÉLÉCOMMUNICATION

Il est recommandé que les Etats explorent les voies et moyens d'améliorer l'efficacité des services aériens et la coordination des partenaires du secteur de l'aviation grâce à l'utilisation des technologies de télécommunication modernes.

RECOMMANDATION 1/32: CNS : PLAN DE FORMATION ET DE QUALIFICATION DES PERSONNELS

Il est recommandé qu'un plan de formation et de qualification d'un nombre suffisant de cadres sur les techniques et technologies utilisées par l'industrie aérienne, en se fondant sur les besoins identifiés dans la Région.

RECOMMANDATION 1/33: CNS/ATM : ETABLISSEMENT D'ORGANES NATIONAUX ET FONCTIONNEMENT DES GROUPES DE COORDINATION DE LA MISE EN OEUVRE (ICG)

Il est recommandé que:

- les Etats mettent en place leurs organes CNS/ATM nationaux, et désignent leurs points focaux de contact conformément à la conclusion 13/74 du groupe APIRG; et

- les bureaux régionaux de l'OACI clarifient le mandat des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG) ainsi que des Etats coordonnateurs d'ICG.

RECOMMANDATION 1/34: CNS/ATM : APPROCHE PAR ÉTAPES DANS LA MISE EN OEUVRE DES ÉLÉMENTS DU SYSTÈME

Il est recommandé que, lors de la mise en oeuvre éléments des systèmes CNS/ATM, les Etats:

- adoptent une approche par étapes en commençant par les objectifs opérationnels susceptibles d'être atteints à court terme avec un minimum de besoins CNS et/ou des solutions ayant un rapport coûts/bénéfices avantageux, conformément à la Conclusion 13/72 du groupe APIRG; et
- mettent en oeuvre les systèmes CNS/ATM de base afin de tirer parti des bénéfices associés à ces nouveaux systèmes dès la phase de transition;

VI - ASSISTANCE METEOROLOGIQUE A LA NAVIGATION AERIENNE (MET)

CONCLUSION 1/35: PRINCIPALES CARENCES DANS LA RÉGION EN MATIÈRE D'ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE

Il est conclu que les principales carences affectant la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne dans la Région sont liées :

- S au manque d'équipements de base pour la mesure des paramètres météorologiques de base (vent, température et pression) ;
- S à l'absence d'observation et messages d'observations météorologiques, y compris les SIGMET et avertissements d'aérodrome ;
- S au manque d'assistance météorologique aux exploitants et aux membres d'équipages de conduite ;
- S à une dotation inadéquate en personnel, affectant l'assistance météorologique aux exploitants;
- S au manque de communications entre le centre météorologique et les autres organes de la navigation aérienne au niveau de l'aérodrome ;
- S au manque de renseignements climatologiques aéronautiques .

RECOMMANDATION 1/36: RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES

Il est recommandé que les Etats en mettant en place un système de recouvrement des coûts des services météorologiques aéronautiques s'inspirent des documents pertinents de l'OACI et de l'OMM et coopèrent avec les services d'aéroports et de navigation aérienne et les autres partenaires aéronautiques.

VII - PROGRAMME UNIVERSEL DE L'OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SECURITE (USOAP)

CONCLUSION 1/37: LES PRINCIPALES DÉFICIENCES COMMUNES IDENTIFIÉES PAR LE PROGRAMME OACI DES AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

La réunion a noté les carences communes suivantes identifiées dans la plupart des Etats de la région lors des audits effectués par l'OACI dans le cadre du programme Universel des Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP), dans les domaines de l'audit (le cadre législatif étatique, la structure organisationnelle et les ressources humaines de l'aviation civile et la mise en oeuvre des Normes et de Pratiques Recommandées des Annexes 1, 6 et 8 ainsi que les éléments indicatifs associés):

A) Cadre Législatif

- S absence d'une législation de base de l'aviation civile à jour permettant la mise en oeuvre des dispositions de la Convention (législation aéronautique, code de l'aviation civile, etc...);
- S absence de règlements nationaux, permettant de mettre en oeuvre les Normes et les Pratiques Recommandées contenues dans les Annexes 1, 6 et 8 de la Convention;
- S pas de délégation d'autorité adéquate aux inspecteurs aéronautiques pour effectuer les inspections opérationnelles;

B) Structure et personnel de l'Administration de l'Aviation Civile.

- S Directions de l'aviation civile ne disposant pas des capacités techniques appropriées pour la supervision de la sécurité aérienne;
- S conditions déplorables de travail et de rémunération des cadres des DAC;
- S non-disponibilité de personnel technique dûment qualifié et expérimenté et absence de politiques et de programmes de formation adéquats pour les inspecteurs;
- S non-disponibilité de procédures écrites ni d'éléments indicatifs adéquats, manque de documentation technique de référence et d'équipements appropriés;
- S l'insuffisance des fonds alloués aux Autorités de l'aviation civile a été longtemps identifiée comme une cause des carences relevées par les audits de l'OACI et des difficultés ressenties par les administrations civile de l'aviation.

C) Licences et formation du personnel (Annexe 1)

- S manque de procédures et de système appropriés pour les examens et les contrôles des postulants aux licences;
- S manque de règlements, d'exigences et de procédures appropriés relatifs aux évaluations médicales;
- S manque de système établi pour le traitement des demandes de licences, la validation des licences et la délivrance de licences nationales sur la base de licences délivrées par d'autres Etats contractants;
- S manque de système établi pour la certification et la surveillance des écoles et centres de formation.

D) Certification et surveillance des exploitants (Annexe 6)

- S absence d'un système pour la certification et la surveillance continue des exploitants de services aériens, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 6 et du document OACI 8335 ;
- S pas d'exigences pour un exploitant d'établir un manuel d'exploitation comprenant un programme de formation, une liste minimale d'équipements et un programme de sécurité des vols et de prévention des accidents ;
- S non-disponibilité d'inspecteurs opérations aériennes pour effectuer les inspections en vol ;
- S pas d'inspections opérationnelles approfondies avant la certification des exploitants de services aériens, dans plusieurs Etats ;
- S des Permis d'exploitation Aériennes (AOCs) ont été délivrés pratiquement sur demande, sans exiger au requérant de démontrer qu'il dispose d'une organisation adéquate, d'une méthode pour le contrôle et la supervision des opérations de vol, d'un programme de formation et d'arrangements d'entretien des aéronefs compatibles avec la nature et l'ampleur des opérations spécifiées, tel que requis par les normes de l'OACI ;
- S manque de surveillance continue adéquate des exploitants de services aériens (ceci a été identifié comme facteur contributif dans plusieurs rapports d'enquêtes sur les accidents) ;
- S pas d'exigence réglementaire relative aux qualifications spécifiques des équipages de conduite (qualifications de route et d'aérodrome) ni pour leur maintien de compétence;
- S pas d'exigence réglementaires applicable aux membres d'équipage de cabine (formation, compétence, définition des tâches à bord, nombre minimum par type d'avion, etc ...) ;

E) Navigabilité des aéronefs (Annexe 8)

- S plusieurs Etats ne disposent pas de leurs propres règlements et directives concernant la délivrance et le renouvellement des Certificats de navigabilité (CDN) et n'ont ni adopté ni adapté des règlements de navigabilité appropriés pour les aéronefs immatriculés sur leur registre ;
- S pas d'exigence pour un exploitant dans le domaine de la navigabilité et la maintenance des aéronefs telle l'exigence pour un exploitant d'élaborer un manuel de contrôle de maintenance ;
- S pas d'exigence pour l'agrément des ateliers d'entretien des aéronefs et absence de système pour l'agrément et la surveillance des organismes de maintenance des aéronefs ;
- S plusieurs Etats n'ont pas fixé d'exigences ni établi de procédures pour la délivrance des laissez-passer ou des autorisations spéciales et des autorisations spéciales ont été délivrées sans fondement ni discernement des autorités de l'aviation civile ;
- S des avions ont été utilisés en transport public sans CDN valide ou avec un laissez-passer au lieu d'un CDN ;
- S pas de surveillance de l'application des consignes de navigabilité ni des bulletins de service préconisés pour le type et la série d'aéronef.

RECOMMANDATION 1/38 : MISE EN OEUVRE EFFECTIVE ET SUIVI DES PLANS D’ACTION DES AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

Il est recommandé que :

- a) les Etats coordonnent et coopèrent au plan régional pour la mise en oeuvre des plans d’actions consécutifs aux audits OACI de supervision de la sécurité ;
- b) les Etats mettent à jour leurs plans d’actions des audits de supervision de la sécurité proposés à l’OACI et informent l’OACI des progrès réalisés et des difficultés rencontrées ;
- c) la base de données des résultats des audits et des différences établies par l’OACI (AFDD) soit utilisée pour l’analyse des résultats, l’identification des actions requises pour résoudre les carences et l’établissement des plans d’action et des programmes régionaux ;
- d) l’OACI mette à la disposition des Etats et de leurs institutions régionales les résultats des audits et l’analyse des constatation spécifiques à ces groupes afin de faciliter la coordination régionale pour la mise en oeuvre des plans d’action.

RECOMMANDATION 1/39 : MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES POUR LA CERTIFICATION ET LA SURVEILLANCE CONTINUE DES EXPLOITANTS DE SERVICES AÉRIENS

Il est recommandé que :

- a) les Etats s’assurent de la conformité de leur système pour la certification des exploitants aux dispositions de l’Annexe 6 et du Manuel OACI 8335 ;
- b) les Etats éprouvant des difficultés de mise en oeuvre de tels systèmes concluent des arrangements de coopération avec d’autres Etats disposant des capacités requises et en informer l’OACI.

RECOMMANDATION 1/40 : MESURES URGENTES DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

Il est recommandé que les Etats mettent en oeuvre les dispositions suivantes jugées urgentes et essentielles pour la poursuite des opérations des exploitants actuellement autorisés par les DAC dans la région :

- a) les exploitants actuellement autorisés et n’ayant pas encore établi de manuel d’exploitation doivent être exhortés à remédier à cette carence ;
- b) les dispositions réglementaires nationales doivent clairement exhorter les exploitants autorisés à se conformer aux règlements des Etats et des Normes de l’OACI qui leur sont applicables, notamment celles contenues dans l’Annexe 6 ;

- c) les Etats désigneront des inspecteurs d'exploitation et de navigabilité chargés des inspections opérationnelles; ces inspecteurs devront avoir suivi au préalable une formation sur les tâches à assurer, dans un cadre jugé acceptable par l'OACI ;
- d) les Etats effectueront des inspections opérationnelles au sol et en vol de tous les exploitants actuellement autorisés en vue de leur certification conformément aux éléments indicatifs du Manuel OACI 8335 ;
- e) les Etats établiront un programme de surveillance des exploitants autorisés;
- f) les Etats effectueront des inspections fréquentes de navigabilité des aéronefs transitant par leurs plates-forme aéroportuaires et informeront l'Etat d'immatriculation de ces aéronefs, ainsi que l'OACI, des préoccupations liées à la sécurité dont la divulgation permettrait l'amélioration de la sécurité des vols ;
- g) les Etats établiront les exigences applicables aux membres d'équipage de cabine en matière de formation, de compétence et de définition des tâches à bord ;
- h) les Etats devraient astreindre les activités de délivrance et de renouvellement des permis d'exploitation aérienne et des autorisations et agréments opérationnels et techniques à la stricte disponibilité de compétences permettant une telle délivrance ou à la conclusion d'un accord de coopération avec une autorité aéronautique capable d'assurer ces tâches;
- i) les Etats exerceront un contrôle effectif et une surveillance adéquate des organismes de maintenance ;
- j) les Etats interdiront l'utilisation pour le transport public des passagers les aéronefs ne disposant pas d'un Certificat de Navigabilité en état de validité, notamment les avions munis d'un laisser-passer.

RECOMMANDATION 1/41 : MISE EN PLACE DE SYSTÈMES POUR LA DÉLIVRANCE DES LICENCES DES ÉQUIPAGES DE CONDUITE

Il est recommandé que les Etats mettent en place des systèmes appropriés pour la délivrance des licences, l'approbation et le contrôle de la formation, des qualifications et de maintien des compétences des membres d'équipage de conduite.

RECOMMANDATION 1/42 : MISE EN PLACE DE SYSTÈMES DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS.

Il est recommandé que les Etats mettent en place des systèmes appropriés pour la délivrance des Certificats de Navigabilité et le suivi des conditions de maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés sur leur registre, conformément aux dispositions de l'OACI contenues dans l'Annexe 8, l'Annexe 6 Chapitre 8 et le Manuel de la navigabilité 9760.

RECOMMANDATION 1/43 : EXTENSION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SECURITE (USOAP) AUX DOMAINES AGA ET ATM

Il est recommandé que les Etats :

- S notant les progrès satisfaisants et de l'état de mise en oeuvre des plans d'action des audits, prennent des mesures correctives de suivi tenant compte des plans de l'OACI en vue de l'extension du programme USOAP et sa relation directe avec les carences relevées dans les domaines des aéroports et aides au sol (AGA) et de la gestion du trafic aérien (ATM);
- S conviennent que les Etats contractants de l'OACI devraient prendre des mesures fermes pour mieux se préparer pour le second cycle d'audits et l'extension de l'USOAP aux domaines AG A et ATM.

VIII - PLAN MONDIAL OACI DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE (GASP)

CONCLUSION 1/44 : PLAN MONDIAL OACI DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE (GASP)

La réunion a noté les Résolutions de l'Assemblée de l'OACI traitant du plan mondial OACI de la sécurité aérienne et le taux relativement élevé des accidents d'avion en Afrique occidentale et centrale. Elle a en outre noté le besoin de mettre en place un mécanisme régional coordonné permettant l'exécution des programmes de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre des accidents à l'approche et à l'atterrissage (ALAR).

RECOMMANDATION 1/45 : MISE EN OEUVRE D'UN PLAN RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN ACCORD AVEC LE PLAN MONDIAL OACI DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE (GASP).

Il est recommandé que :

- a) les Etats adoptent les objectifs du GASP pour la réduction des accidents d'aéronefs et du taux mondial des accidents et coopèrent, sur une base régionale, à la mise en oeuvre des Résolutions pertinentes de l'Assemblée;
- b) les Etats mettent en oeuvre les programmes de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre des accidents en approche et à l'atterrissage (ALAR) ;
- c) l'OACI assiste les Etats dans le cadre de la mise en oeuvre du GASP dans la région.

IX - SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (AVSEC)

CONCLUSION 1/46 : CARENCES DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Il est conclu que les principales carences identifiées dans la Région en matière de sûreté sont les suivantes:

A) Législation

- Non-ratification des instruments juridiques internationaux notamment le protocole complémentaire à la Convention de Montréal (24 février 1988, Actes de violence dans les aéroports) et la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection ;
- Absence d'amendements aux codes pénaux pour rendre punissables tous les actes d'intervention illicite commis sur le territoire de l'Etat;
- Absence de programme national de sûreté définissant la politique générale de l'Etat en matière de sûreté tant en ce qui concerne la répartition des tâches que les mesures préventives et de riposte et mise à disposition des parties pertinentes du PNS aux partenaires intéressés;
- Absence de réglementation exigeant que les compagnies aériennes soumettent leurs programmes de sûreté ;
- Absence de programme de sûreté d'aéroport, y compris les annexes relatives aux procédures d'exploitation normalisées au plan de gestion de crise, etc. ;
- Absence de législation relative à la sûreté du fret, de la poste, des envois express et des provisions de bord (Concept de l'agent habilité);

B) Formation

- Absence d'un programme national de formation pour tous les partenaires impliqués dans la sûreté de l'aviation ainsi que d'un système de validation et d'évaluation du système de formation ;
- Non prise en compte des critères de sélection lors du recrutement ou de l'affectation des agents de sûreté (Niveau de base, acuité visuelle, odorat, etc.)
- Trop grande mobilité du personnel formé, notamment des forces de l'ordre;

C) Mesures préventives

- Absence de clôture ou barrière adéquate de délimitation des zones réservées;
- Absence d'un système adéquat de permis et de contrôle d'accès des personnes et des véhicules dans les zones réservées ;

- Absence ou insuffisance d'équipements pour l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages ;
- Insuffisance de formation et de recyclage des agents de sûreté, notamment à l'imagerie radioscopique et manque de système d'évaluation et de validation ;
- Insuffisance dans le suivi et la maintenance des équipements (étalonnage, entretien préventif et réparations) ;
- Manque de mesures formelles pour la protection des aéronefs ;
- Absence de Procédures d'Exploitation Normalisées (PEN) relatives aux mesures susvisées ;
- Non prise en compte des contraintes de sûreté dans la conception des aéroports ;

D) Riposte

- Manque de plan d'urgence et absence d'exercice de sûreté pour tester leur efficacité

E) Evaluation/Inspection

- Manque de système d'évaluation et d'inspection des dispositifs de sûreté (cellule d'inspection, personnel formé, procédures et équipements appropriés) ;

F) Financement de la sûreté

- Utilisation des ressources provenant de la redevance sûreté à d'autres fins.

En attendant la mise en oeuvre de l'ensemble des mesures convenues dans le cadre du plan d'action soumis par les Etats à l'issue des missions d'évaluation ou de suivi technique, les recommandations suivantes sont formulées:

RECOMMANDATION 1/47 : RATIFICATION D' INSTRUMENTS JURIDIQUES

Il est recommandé que :

- a) les Etats qui l'ont pas encore fait, ratifient tous les instruments juridiques relatifs à la sûreté de l'aviation ;
- b) amendent en conséquence leurs législations nationales, y compris leurs codes pénaux, pour que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile perpétrés sur leurs territoires soient punis.

RECOMMANDATION 1/48 : PARTENARIAT RÉGIONAL AVSEC

Il est recommandé que les États :

- a) adhèrent au partenariat régional AVSEC en signant le mémorandum d'accord en cours de finalisation par l'OACI et la CAFAC ;
- b) annoncent leur contribution au partenariat sous forme de mise à disposition d'experts en sûreté ou de contribution financière.

RECOMMANDATION 1/49 : PARTENARIAT RÉGIONAL AVSEC

Il est recommandé que les Etats recherchent les voies et moyens de pérenniser le système par un financement interne.

RECOMMANDATION 1/50 : PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

Il est recommandé que les Etats qui ne l'ont pas encore fait veillent à l'élaboration et à la publication, de toute urgence, de leur Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) pour permettre la publication des textes subséquents (Programmes de sûreté d'aéroports, Procédures d'Exploitation Normalisées, etc..).

RECOMMANDATION 1/51 : SERVICE DE SÛRETÉ AU SEIN DES STRUCTURES AUXQUELLES LE RÔLE D'AUTORITÉ COMPÉTENTE EST DÉVOLU

Il est recommandé que les États, qui ne l'ont pas encore fait, créent à un haut niveau au sein de la structure assumant le rôle d'Autorité compétente, un organe adéquatement doté d'un personnel bien formé et en nombre suffisant pour accomplir ses missions comprenant entre autres l'élaboration des textes nationaux, la supervision de la mise en oeuvre et l'évaluation des dispositifs de sûreté.

RECOMMANDATION 1/52 : RENFORCEMENT DES MESURES DE SÛRETÉ AUX AÉROPORTS

Il est recommandé que les Etats veillent au renforcement des mesures de sûreté à leurs aérodromes en fonction du niveau de la menace.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : FACTEURS HUMAINS, PLANIFICATION
DES RESSOURCES HUMAINES ET
FORMATION AÉRONAUTIQUE**

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine les questions importantes des facteurs humains et de la planification des ressources humaines, en vue de dégager des stratégies pour venir en aide à la Région dans ces domaines. Les conclusions suivantes sont adoptées :

**CONCLUSION 1/53 : DIFFICULTES LIEES AUX FACTEURS HUMAINS, A LA
PLANIFICATION ET FORMATION DES RESSOURCES
HUMAINES DANS L'AVIATION EN AFRIQUE**

Il est conclu que :

- S La situation concernant la planification et la formation des ressources humaines dans l'aviation en Afrique est loin d'être satisfaisante ;
- S les carences tiennent au nombre insuffisant de personnels qualifiés ainsi qu'aux difficultés liées à l'exploitation des centres de formation ;
- S les carences entravent une mise en oeuvre satisfaisante du Plan de Navigation aérienne de base AFI et le Document de mise en oeuvre des installations et services (AFI ANP/FASID), les Pratiques Recommandées (SARP) et les Procédures des services de Navigation aérienne.

**RECOMMANDATION 1/54 : FACTEURS HUMAINS, PLANIFICATION DES
RESSOURCES HUMAINES ET FORMATION
AÉRONAUTIQUE**

Il est recommandé que :

- a) que l'OACI établisse dès que faire se peut l'organe préconisé pour faciliter la planification de la formation et des ressources humaines dans la Région AFI;
- b) que soit élaboré un Projet OACI sur la planification de la formation et des ressources humaines pour la Région, en fonction des capacités de formation identifiées au plan régional ;
- c) que les Etats soient instamment priés de prendre part au Programme TRAINAIR de l'OACI ;
- d) que les institutions de formation africaines veillent à ce que la formation dispensée soit au niveau requis pour mériter de figurer dans l'Annuaire de formation de l'OACI ;

- e) que ces institutions étendent leurs programmes de formation aux autres domaines aéronautiques ;
- f) qu'elles harmonisent leurs programmes ;
- g) qu'elles organisent la formation selon le cas, à des endroits autres que les institutions de formation aéronautique ;
- h) que la formation soit accessible financièrement ;
- i) que les Etats envisagent l'exploitation en commun de centres de formation existants dans la Région, et effectuent des démarches communes en vue de l'obtention de bourses d'études auprès d'organismes donateurs.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : FINANCEMENT DE L'AVIATION CIVILE
--

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine les besoins en matière de coopération technique dans la Région, et a examiné différentes solutions pour faire face aux besoins financiers de la Région. Les conclusions et recommandations ci-après sont adoptées.

CONCLUSION 1/55 : FINANCEMENT DE L'AVIATION CIVILE : PROBLEMES RENCONTRES

Il est conclu que :

- a) Le mécanisme de l'IFFAS (Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation) constituera une possibilité nécessaire et souhaitable pour la mise en oeuvre des projets et des plans d'action visant à renforcer la sécurité et à promouvoir le développement ordonné de l'aviation civile.
- b) Eu égard à la modicité des fonds provenant des sources traditionnelles, la mise en oeuvre rapide de l'IFFAS est vivement souhaitée, surtout en ce moment où les Etats doivent remédier aux carences relevées lors des audits de supervision de la sécurité.
- c) Les taxes imposées sur les recettes aéronautiques des autorités de l'aviation civile limitent leur capacité à fonctionner comme entités autonomes et à fournir le niveau de service requis.
- d) En attendant la mise en place de l'IFFAS, les Etats doivent redoubler d'efforts pour trouver des solutions aux problèmes pressants de financement.
- e) L'approche coopérative à la mise en oeuvre des projets est de plus en plus favorisée par les institutions de financement qui attendent un engagement plus ferme et une plus grande durabilité des projets réalisés par des groupes plutôt que par des Etats pris individuellement.

- f) Il est nécessaire d'informer les dirigeants politiques et de solliciter leur engagement pour soutenir et promouvoir un document à préparer sur le rôle et l'apport de l'aviation au programme de développement de l'Afrique.

RECOMMANDATION 1/56 : FINANCEMENT EFFECTIF DE L'AVIATION CIVILE DANS LA REGION

Il est recommandé que :

1. l'OACI mette en oeuvre l'IFFAS de toute urgence.
2. les Etats appuient l'IFFAS et y participent.
3. les Etats adoptent une approche coopérative à la recherche des fonds en formulation et en établissant de projets sous-régionaux orientés vers l'intégration.
4. l'OACI sensibilise les gouvernements aux avantages de l'aviation civile et les encourage à investir dans des projets visant à promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation.
5. l'OACI élabore un document complet qui définit clairement le rôle de l'aviation civile dans le programme de développement socio-économique global (de l'Afrique), et qui cerne les besoins et les avantages à tirer tant sur le plan national que régional.

RECOMMANDATION 1/57 : ASSISTANCE DE L'OACI ET DE LA CAFAC POUR LE FINANCEMENT DES PROJETS AÉRONAUTIQUES

Il est recommandé que l'OACI et la CAFAC coordonnent leur action lors de l'identification des projets aéronautiques régionaux et assistent les Etats dans la recherche du financement de ces projets.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : TRANSPORT AÉRIEN ET LIBÉRALISATION

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine les questions relatives au transport aérien et à la libéralisation dans la Région. Les conclusion et recommandation suivantes sont adoptées.

CONCLUSION 1/58 : CADRE REGLEMENTAIRE

Il est conclu que la libéralisation du transport aérien ne pourra se faire de manière optimale que dans un cadre réglementaire harmonisé, avec un accès au marché intra-africain pour toutes les compagnies aériennes africaines.

RECOMMANDATION 1/59 : MESURES DE MISE EN OEUVRE

Il est recommandé que les Etats :

- s'engagent à une mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de Novembre 1999 tout en respectant les normes internationales de l'OACI en matière de sécurité et de sûreté.
- adoptent une réglementation commune dans les domaines économique, juridique et technique.
- adoptent une réglementation pour la protection du consommateur.
- créent une base de données commune sur l'aviation civile, et établissent à cet effet un Comité de mise en œuvre.
- s'engagent à participer activement à la préparation de la 5^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI ATConf/5 (Montréal, 24 – 29 mars 2003).

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: ENTITÉS AUTONOMES ET PRIVATISATION

Au titre de ce point, la réunion considère les questions relatives à la privatisation et à l'autonomie des activités aéronautiques en tenant compte de la nécessité d'une meilleure gestion et d'une meilleure harmonisation à cet égard. La conclusion et les recommandations suivantes sont adoptées.

CONCLUSION 1/60 : PROMOTION D'ENTITES AERONAUTIQUES AUTONOMES

Il est conclu que:

- suite aux résolutions de la Session plénière de la CAFAC et aux recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation arienne de 2000 (ANSCConf. 2000), et compte tenu de l'expérience acquise dans la Région, les Etats conviennent de promouvoir la création d'entités aéronautiques autonomes en vue d'une gestion efficace de leurs aéroports et services de navigation aérienne (ATS).

RECOMMANDATION 1/61 : ENTITES AUTONOMES ET ASSISTANCE METEOROLOGIQUE A LA NAVIGATION AERIEENNE

Il est recommandé que, lors de la création d'entités autonomes chargées de la fourniture des services de navigation aérienne, les Etats tiennent compte de l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

RECOMMANDATION 1/62 : BESOIN DE L'ASSISTANCE DE L' OACI ET DE LA CAFAC AUX ETATS

Il est recommandé que :

- a) lors de la création de leurs entités autonomes, les Etats ne disposant pas d'une expertise suffisante fassent appel à l'OACI et la CAFAC pour leur prodiguer des conseils et mener des études ;
- b) l'OACI et la CAFAC organisent un séminaire/atelier pour renforcer la sensibilisation au niveau du continent africain; et
- c) en cas de création d'entités autonomes et de commercialisation d'activités aéronautiques, la sécurité et la sûreté relèvent entièrement des Etats, étant entendu que ces entités sont tenues de se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

<p>POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR: RATIFICATION PAR LES ETATS AFRICAINS D'INSTRUMENTS INTERNATIONAUX DE DROIT AÉRIEN</p>
--

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion se penche sur la portée des questions juridiques pour la Région, dans le contexte d'une interaction au niveau mondial. Les conclusion et recommandation suivantes sont adoptées.

**CONCLUSION 1/63 : NON-RATIFICATION DES INSTRUMENTS
INTERNATIONAUX DE DROIT AERIEN**

Il est conclu que l'absence de ratification par de nombreux Etats des instruments internationaux de droit aérien freine l'entrée en vigueur de ces textes.

RECOMMANDATION 1/64 : URGENCE DE LA RATIFICATION DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX DE DROIT AERIEN

Il est recommandé que :

- a) les Etats associent davantage leurs experts nationaux pour sensibiliser les autorités compétentes sur l'urgence de la ratification des instruments internationaux de droit aérien;
- b) les Etats africains non membres de la CAFAC s'engagent à prendre des mesures urgentes pour signer la nouvelle Constitution de la CAFAC.

<p>POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS DES ETATS</p>

Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion se penche sur la question des arriérés des contributions des Etats de la Région aux budgets de la CAFAC et de l'OACI. Les conclusion et recommandation suivantes sont adoptées :

CONCLUSION 1/65: INCIDENCE NEGATIVE DES ARRIERES DES CONTRIBUTIONS DES ETATS AUX BUDGETS DE LA CAFAC ET DE L' OACI.

Il est conclu que les arriérés de contributions de nombreux Etats aux budgets de la CAFAC et de l'OACI influent très négativement sur les programmes d'activité de ces organisations ainsi que sur la représentation africaine au niveau du Secrétariat de l'OACI.

RECOMMANDATION 1/66: DISPOSITIONS A PRENDRE POUR UN PAIEMENT RÉGULIER DES CONTRIBUTIONS

Il est recommandé :

- a) que les Etats prennent toutes les dispositions utiles pour s'acquitter de leurs arriérés de contributions aux budgets de la CAFAC et de l'OACI, et pour assurer un paiement régulier des contributions; et
- b) que les autorités aéronautiques autonomes payent directement les contributions aux budgets de la CAFAC et de l'OACI en lieu et place du Trésor Public des Etats.

**Première Réunion des Directeurs Généraux de l'aviation civile
des Etats d'Afrique occidentale et centrale**

(Abuja, Nigeria, 19-21 mars 2002)

DÉCLARATION

Les Directeurs généraux de l'aviation civile des Etats d'Afrique occidentale et centrale, lors de leur première réunion tenue à Abuja (Nigéria) du 19 au 21 mars 2002 sur convocation du Bureau régional de l'OACI, Dakar et à laquelle ont participé d'autres Hauts Responsables représentant 27 Etats et 9 organisations internationales,

- **Conscients** que le besoin pour un service de transport aérien régulier, adéquat et efficace en Afrique continue d'être un énorme défi à relever ;
- **Ayant passé** en revue les carences graves qui affectent l'aviation civile de leurs pays respectifs et en entravent le développement harmonieux à l'échelle régionale ;
- **Considérant** le rôle déterminant joué par le transport aérien dans le développement socio-économique, les échanges, le commerce et l'intégration régionale ;
- **Considérant** l'obligation pour les Etats de faire face à leurs responsabilités nationales et internationales dans le domaine de l'aviation civile, en particulier le respect des Normes, Pratiques Recommandées et Procédures de l'OACI ;
- **Conscients** de leurs responsabilités au plan national et de la confiance que leur accordent leurs Gouvernements respectifs ;
- **Reconnaissant** la nécessité d'adopter une approche collective pour résoudre les problèmes d'intérêt commun.;
- **Conscients** que des carences dans l'une des parties du monde peuvent avoir des répercussions néfastes dans d'autres régions

DÉCLARENT leur détermination à améliorer la situation générale de l'aviation civile dans leur région.

DECLARENT leur engagement à :

- a) déployer des efforts pour mettre en oeuvre les Normes, Pratiques Recommandées (SARP) et Procédures de l'OACI, **ainsi que les Recommandations du Plan de Navigation Aérienne (ANP) de l'OACI pour la Région Afrique-Océan indien;**
- b) coopérer entre eux par l'établissement et l'adhésion à des mécanismes ou des arrangements collectifs ou régionaux pour remédier aux carences dans le domaine de la sécurité et de la sûreté;
- c) mettre en oeuvre les conclusions et recommandations de la présente réunion, notamment :
 1. accepter et appliquer les recommandations des audits et évaluations de l'OACI.
 2. accorder la plus haute priorité à l'éradication des carences les plus préoccupantes de l'aviation dans la Région ;
 3. coordonner entre eux et coopérer à la mise en oeuvre de toutes leurs activités aéronautiques, y compris l'harmonisation de leurs réglementations ;
 4. recourir aux centres de formation aéronautique existant dans la Région pour former leur personnel, et effectuer des démarches communes pour l'obtention de bourses d'études auprès d'organismes donateurs ;
 5. conclure des arrangements bilatéraux/multilatéraux de coopération en vue d'une utilisation optimale de l'expertise disponible dans la Région et favoriser les échanges de personnels ;
 6. adhérer et apporter leur soutien (financier, matériel et/ou en ressources humaines) au partenariat régional AVSEC préconisé par l'OACI et la CAFAC pour une mise en oeuvre uniforme des dispositions de l'Annexe 17 (Sûreté) ;
- d) s'acquitter de leurs obligations financières vis-à-vis de la CAFAC et de l'OACI ;
- e) signer et ratifier, lorsque cela n'a pas été fait, les instruments internationaux de droit aérien, en particulier les protocoles portant amendement des articles 50 a) et 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

DÉCIDENT d'institutionnaliser, sous l'égide de l'OACI, la réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile d'Afrique occidentale et centrale pour débattre de toutes les questions d'intérêt commun et renforcer leur coopération et leur coordination en vue de remédier aux carences relevées au niveau des Etats concernés.

SOULIGNENT la nécessité de :

- a) créer des entités autonomes pour gérer les activités aéronautiques ;
- b) renforcer les autorités/organismes existants disposant d'une autonomie limitée, en leur accordant une pleine autonomie financière, opérationnelle, administrative, allégées de procédures bureaucratiques et de pression politique ;
- c) créer/renforcer des organismes d'exploitation régionaux ou sous-régionaux en vue d'une gestion conjointe des installations et services ;
- d) créer des organismes régionaux ou sous-régionaux de réglementation ;
- e) organiser des consultations régulières et systématiques entre prestataires et usagers des services et installations, pour débattre des questions d'ordre opérationnel et financier concernant tous les domaines de l'aviation civile, de façon à s'assurer que les installations et services fournis sont adaptés aux besoins des usagers, et que les redevances sont déterminées sur la base de coûts justes et équitables **conformément à la politique de l'OACI en matière de redevances.**

DEMANDENT à l'OACI et à la CAFAC de :

- a) coordonner l'identification de projets aéronautiques régionaux et d'assister les Etats dans la recherche des financements de tels projets ;
- b) proposer aux Etats des mécanismes de coopération dans les différents domaines de l'aviation civile.

SE FELICITENT de l'adoption par la 33^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI du concept de la Facilité Financière Internationale pour la Sécurité de l'Aviation (IFFAS) .

DEMANDENT à l'OACI d'accélérer la mise en place du mécanisme de l'IFFAS.

NOTENT la tendance au recours au secteur privé pour le financement et la gestion des activités aéronautiques et **DEMANDENT** à l'OACI d'organiser des séminaires/ateliers sur la commercialisation.

DEMANDENT instamment aux Etats de souscrire à toutes les mesures prises par l'OACI pour renforcer la sûreté de l'aviation à la suite de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté, en particulier la signature du Mémoire d'accord sur le partenariat régional.

Fait à Abuja, le 21 mars 2002
