



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

TROISIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION POUR LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (RASG-AFI/3)

Yamoussoukro, Cote d'Ivoire (03 – 04 décembre 2015)

Point 4: Rapport sur les activités du RASG-AFI

**EQUIPE DE SOUTIEN A LA SECURITE – PERTE DE CONTROL EN VOL
(LOC-I)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

<p>La présente note fournit une mise à jour sur les travaux de l'équipe d'appui à la sécurité du RASG-AFI responsable des pertes de contrôle en vol (LOC-I) et sur les progrès qui sont faits pour résoudre ce défi dans la région AFI conformément aux objectifs cibles de sécurité pertinents d'Abuja.</p>
--

<p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.</p>

<p>REFERENCE(S):</p>

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Rapport de la première réunion du RASG-AFI (RASG-AFI/1), Kampala (Ouganda), 26 – 27 mars 2012.• Rapport de la première réunion du comité de pilotage du RASG-AFI (RASC/1), Dakar (Sénégal), 19-20 mars 2015.• Voie à suivre, symposium sur la LOC-I tenu du 22 au 24 juin 2015 à Nairobi (Kenya)• Déclaration de la Conférence des ministres africains en charge de l'aviation civile, Abuja, juillet 2012. |
|--|

1. INTRODUCTION

1.1 A la première réunion du Groupe de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/1), tenue à Kampala (Ouganda), les 26 et 27 mars 2012, quatre équipes d'appui à la sécurité (SST) ont été créées. Les équipes d'appui à la sécurité devaient fournir un soutien pour l'élaboration, la priorisation et la mise en œuvre des initiatives de sécurité et/ou des projets visant à atteindre les objectifs spécifiques du RASG-AFI. L'équipe d'appui à la sécurité qui s'occupe des problèmes émergents de sécurité (ESI) est chargée

d'aider les Etats à prendre des mesures pour faire face aux accidents et incidents graves liés à la sécurité des pistes, aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) et aux pertes de contrôle en vol. Comme pour LOC-I, l'objectif est de réduire de 50% les incidents et les accidents graves liés aux LOC-I d'ici décembre 2015, tel que fixé par la réunion ministérielle de haut niveau tenue à Abuja en 2012.

2. ANALYSE

2.1 LOC-I, a été reconnue dans le monde entier comme la principale cause des accidents mortels et des pertes d'avions. Bien que la base de données ADREP de l'OACI contienne 5 (cinq) accidents LOC-I dans la région AFI entre 2008 et 2015, les risques liés à la sécurité sont encore relativement élevés. A cet égard, le Kenya, en tant que champion désigné du LOC-I, avec le soutien du Bureau régional ESAF comme Secrétariat et coordonnateur, ainsi que du Plan AFI et des autres parties prenantes, a organisé un symposium sur la LOC qui s'est tenue à Nairobi (Kenya) du 22 au 24 juin 2015. Cet événement a été convoqué dans le cadre d'une proposition de projet de mise en œuvre de l'équipe LOC-I du RASG-AFI LOC-I (Annexe 1 de la présente note), qui a été élaborée par le Champion avec le soutien du Bureau régional ESAF.

2.2 Le Symposium a réuni 88 participants provenant de 21 Etats, dont 17 Etats africains (11 Etats ESAF, 5 Etats WACAF, 1 Etat d'Afrique du Nord et 4 Etats hors du continent (Canada, Pays Bas, EAU, USA). Les participants représentaient 39 entités et étaient répartis comme suit: 13 d'Autorités de l'aviation civile (CAA), 1 de l'Organisation régionale de la supervision de la sécurité (RSOO), la CASSOA, 3 de Départements/Organisations chargés des enquêtes sur les accidents et les incidents, 4 d'institutions de formation, 13 exploitants aériens, 3 d'organisations de l'industrie, 1 constructeur d'aéronefs, et du siège de l'OACI. Les exposés ont été présentés par neuf experts.

- a) Les objectifs du symposium étaient de mieux faire comprendre les questions de perte de contrôle en vol (LOC- I) ; de sensibiliser les Etats sur leurs responsabilités et de fournir des orientations sur les exigences pertinentes de la mise en œuvre et les questions connexes; et de favoriser une approche régionale et collaborative sur la manière de faire face aux LOC-I et aux questions de sécurité UPRT.

2.5 Le symposium a identifié certains défis de mise en œuvre relatifs à l'établissement de l'UPRT, en particulier, les programmes de formation intégrant des tâches de formation, la formation des instructeurs et des inspecteurs de CAA. Le symposium a également identifié la nécessité d'avoir des FSTD améliorés reflétant la modélisation adéquate du domaine complet de vol et les outils des instructeurs visant à fournir des retours d'information pour l'efficacité du pilote. En outre, le symposium a reconnu que le document d'orientation actuel de l'UPRT ne traite pas des avions à turbopropulseur.

2.6 Trente-une recommandations sur l'UPRT et quinze recommandations sur les autres mesures d'atténuation de la LOC-I ont été formulées. Les recommandations sont présentées sur la voie à suivre et un plan d'action joints à l'Annexe 2 de la présente note. Toutes les

présentations comprenant ces recommandations ont été postées sur les sites web du Bureau régional ESAF et de l’Autorité de l’aviation civile du Kenya. Les actions de suivi de la mise en œuvre sont en cours.

3. CONCLUSION

3.1 Etant donné que le trafic aérien en Afrique est en augmentation constante et que la LOC-I est un phénomène complexe avec un calendrier de mise en œuvre à long terme, des efforts et des initiatives devraient être maintenus et renforcés au-delà de la date limite de décembre 2015 pour réduire les incidents et accidents graves de la LOC-I.

3.2 Le Bureau régional ESAF en étroite collaboration avec le Bureau régional WACAF continuera à contrôler et à assurer un suivi approprié des résultats du symposium sur la LOC-I et les questions de mise en œuvre.

4. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

4.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre acte du contenu de la présente note et reconnaître les efforts qui sont faits par le Secrétariat et l’Etat champion pour faire face à la LOC-I;
- b) entériner les recommandations découlant du symposium sur la LOC-I de Nairobi;
- c) demander au champion, avec le soutien des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l’OACI, de tirer avantage des résultats du symposium pour mettre à jour et enrichir davantage le Document du projet sur la LOC-I avec un plan de 5 ans d’actions prioritaires et poursuivre sa mise en oeuvre.

-FIN-