



PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | RÉSUMÉ ANALYTIQUE | 1 |
| | GÉNÉRALITÉS ET CONTEXTE | 3 |
| 1.1 | Niveau d'activité du transport aérien..... | 3 |
| 1.2 | Efforts de libéralisation du transport aérien..... | 3 |
| 1.3 | Économies d'échelle..... | 3 |
| 1.4 | Installations de maintenance d'aéronefs..... | 4 |
| 1.5 | Compagnies aériennes privées et propriété transfrontalière..... | 5 |
| 1.6 | Opérations sous-régionales de supervision de la sécurité..... | 5 |
| 1.7 | Écoles de formation..... | 5 |
| 1.8 | Coordination..... | 6 |
| 1.9 | Accidents d'aéronef et établissement du taux d'accidents en Afrique..... | 6 |
| 1.10 | Types d'accidents..... | 6 |
| 1.11 | Carences dans le domaine de la supervision de la sécurité..... | 7 |
| 1.12 | Carences de l'infrastructure constatées par l'APIRG..... | 8 |
| 1.13 | Les problèmes de sécurité majeurs constatés par l'APIRG comprennent les suivants..... | 8 |
| 1.14 | Changement de culture et rôle de leader pour l'OACI..... | 8 |
| 1.15 | Autres projets qui complètent le Plan AFI..... | 9 |
| 1.15.1 | Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde..... | 9 |
| 1.15.2 | Safe Skies for Africa (Sécurité de l'espace aérien en Afrique)..... | 10 |
| 1.15.3 | Plan d'action de Libreville..... | 10 |
| 1.15.4 | Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique (ASET)..... | 10 |
| 1.15.5 | OACI/Banque mondiale — Programme pour un transport aérien durable en Afrique..... | 10 |
| 1.15.6 | Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et autres projets de coopération technique..... | 10 |
| 1.15.7 | Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG)..... | 11 |
| 1.15.8 | Programme de la stratégie unifiée..... | 12 |
| 1.15.9 | Directeurs généraux de l'aviation civile en Europe..... | 12 |
| 1.15.10 | Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'IATA..... | 12 |
| 2. | DESCRIPTION DU PLAN | 12 |
| 2.1 | Plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique..... | 12 |
| 2.2 | Éléments nécessitant une action immédiate..... | 12 |
| 2.3 | Objectifs du Plan..... | 13 |
| 2.4 | Lien entre le Plan AFI et les Objectifs stratégiques de l'OACI..... | 14 |
| 2.5 | Résultats attendus du Plan..... | 14 |
| 3. | GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME..... | 15 |
| 3.1 | Gestion du Plan..... | 15 |
| 3.2 | Élaboration et mise en œuvre..... | 15 |
| 3.3 | Gestion, mise en œuvre et évaluation (objectifs, résultats attendus et activités)..... | 16 |
| 3.4 | Besoins financiers et gestion..... | 20 |
| 3.5 | Échéancier et calendrier des activités..... | 20 |

| | | |
|------|---|-----------|
| 3.6 | Étapes importantes | 20 |
| 3.7 | Participation des acteurs | 20 |
| 3.8 | Forces et éléments porteurs en matière de sécurité..... | 21 |
| 3.9 | Analyse d'écart | 21 |
| 3.10 | Coordination avec les autres programmes et plans pertinents | 21 |
| 4. | BESOINS EN RESSOURCES | 21 |
| 4.1 | Ressources du Programme ordinaire attribuées au Plan | 22 |
| 4.2 | Ressources supplémentaires nécessaires au Plan..... | 23 |
| 5. | PRÉVISION BUDGÉTAIRE TOTALE..... | 24 |
| 6. | SUIVI ET ÉVALUATION..... | 24 |
| 6.1 | Calendrier et tâches de suivi et de compte rendu..... | 24 |
| 7. | BUDGET ET ARRANGEMENTS DE FINANCEMENT | 25 |
| 7.1 | Nécessité d'une résolution de l'Assemblée | 25 |
| 7.2 | Budget prévu et plan de travail | 26 |
| | APPENDICE A | 31 |
| | APPENDICE B..... | 32 |

1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est reconnue comme étant l'organisme chargé de veiller à ce que les États contractants appliquent des normes et des pratiques recommandées (SARP) harmonisées dans le domaine de l'aviation civile afin d'en favoriser la croissance continue. La sécurité est essentielle à l'existence de l'aviation civile, qui est l'un des principaux moteurs du développement rapide de l'économie mondiale. Consciente de l'importance critique de ce mandat, l'Assemblée de l'OACI, à sa 35^e session, a jugé que l'Organisation devrait suivre une stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité qui compromettent la viabilité de l'aviation civile et les économies qui dépendent de sa sécurité et de sa régularité.

Malgré ce mandat, l'OACI et les États contractants ont eu du mal à relever les défis liés à la situation difficile dans laquelle se trouve l'aviation civile dans la région africaine. Le détail des multiples problèmes auxquels est confrontée l'aviation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) est exposé dans bon nombre de notes de travail et rapports de réunions de l'OACI, dans des rapports d'audits de supervision de la sécurité, ainsi que dans les notes et les rapports de réunions d'autres organismes multinationaux, comme la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).

Les difficultés auxquelles sont confrontés les États de la Région AFI et plusieurs autres États se ressemblent, mais les graves problèmes économiques et politiques qui pèsent sur la situation dans la Région AFI constituent un défi complexe qui exige vraiment une approche nouvelle donnant lieu à un plan régional complet.

Le Conseil est donc convenu qu'un plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique devrait être élaboré et présenté à une réunion de haut niveau qui se tiendrait juste avant la 36^e session de l'Assemblée. Par la suite, la réunion régionale de navigation aérienne (RAN) programmée pour le début du triennat 2008-2009-2010 devrait constituer un point de contrôle de l'avancement de la mise en œuvre.

Afin de parvenir à une amélioration durable du niveau de sécurité des vols dans la Région AFI, l'OACI doit exercer un leadership accru dans les questions d'aviation civile. Elle doit intégrer les activités des bureaux régionaux à son Plan d'activités mondial en utilisant les bureaux comme des centres de coordination de ses activités. Le changement d'orientation de la tâche de l'OACI, qui est passée de l'élaboration de normes à une tâche élargie axée sur la mise en œuvre des normes, exige une certaine refocalisation. Dans la Région AFI, cela demande de créer un plan régional de mise en œuvre complet auquel souscriraient tous les acteurs et qui bénéficierait de ressources financières et humaines adéquates. À ce sujet, il est prévu que les bureaux régionaux joueront un rôle prépondérant dans l'élaboration et la mise en œuvre du Plan.

Le cadre général d'appui des Objectifs stratégiques de l'OACI est fondé sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Les plans d'action qui découleront du présent exercice, y compris l'analyse d'écart, devraient être basés sur les principes et les procédures formulés dans ces plans mondiaux, en particulier le GASP.

Le Plan, qui a été créé en réponse aux préoccupations exprimées par le Conseil, met l'accent sur un leadership accru de l'OACI et une plus grande responsabilisation, avec l'appui d'une solide activité de gestion et de coordination de programme. Il utilise donc une démarche de gestion de programme qui insiste sur la responsabilisation par l'établissement de paramètres et l'exécution de comptes rendus, et il est soigneusement intégré aux autres programmes en place dans la Région. Cette approche est également appuyée par le Plan d'activités de l'OACI. Le directeur régional le plus ancien en Afrique sera

principalement responsable de la mise en œuvre du Plan et devra en répondre. Il sera secondé par un directeur de programme à temps plein possédant les aptitudes requises pour assurer la viabilité.

Le Plan tirera parti des compétences disponibles au siège de l'OACI et dans les bureaux régionaux en Afrique, ainsi qu'auprès du Groupe régional AFI de planification de mise en œuvre (APIRG), des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, d'autres États contractants, des partenaires de l'Organisation tels que l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air navigation Services Organisation (CANSO) et d'autres acteurs, notamment des organismes de financement internationaux comme la Banque mondiale. Le Plan sera également intégré aux activités permanentes du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et du Soutien de la mise en œuvre et du développement.

Sous la conduite de l'OACI, le Plan appelle à la collaboration entre les organismes de réglementation et l'industrie dans la mise en œuvre des initiatives visant à rectifier les carences en matière de sécurité. L'élaboration et l'exécution du Plan suivront la méthode et le processus prévus dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

La phase de mise en œuvre initiale du Plan devrait se dérouler sur une période de quatre ans. Suite à une première analyse d'écart, les priorités à court terme énumérées au titre des objectifs du Plan seront validées et hiérarchisées. Il est prévu que les questions relatives à ces priorités seront traitées durant cette période. La conduite à bonne fin de la phase de mise en œuvre initiale permettra de se consacrer aux objectifs à moyen et à long terme au cours des phases ultérieures du Plan. Le déroulement des activités en vue de leur exécution satisfaisante fera l'objet d'un suivi faisant appel à des paramètres similaires à ceux qui sont prévus par la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

Du point de vue politique, le Plan sera mis en œuvre en étroite coordination avec la Commission africaine de l'aviation civile, l'APIRG, l'Union africaine et des organismes régionaux, et avec leur appui. Les bureaux régionaux en Afrique assureront le soutien administratif et fourniront les locaux pour les activités liées au Plan.

GÉNÉRALITÉS ET CONTEXTE

Aperçu général des contraintes opérationnelles

1.1 Niveau d'activité du transport aérien

Plusieurs rapports montrent que, malgré un potentiel de croissance élevé dans la Région AFI, la demande réelle de transport aérien est faible. Celle-ci est limitée par le manque de volonté politique d'ouvrir les marchés et de profiter des économies d'échelle dans le contexte de la Décision de Yamoussoukro. Seules cinq routes intra-Afrique présentent un niveau d'activité de transport aérien que l'on pourrait qualifier de mûr. De plus, les villes ne sont pas toutes reliées par des vols directs, ce qui rend les déplacements en Afrique compliqués et coûteux. Par ailleurs, il existe un cercle de plus en plus vicieux entre la baisse de la demande et du taux de recette et l'augmentation croissante des tarifs visant à compenser cette baisse, qui ne cesse d'aggraver les difficultés de l'industrie.

Par conséquent, l'industrie ne parvient pas à générer des recettes suffisantes pour financer ses coûts d'exploitation et de développement de l'infrastructure, ce qui la place en situation de dépendance par rapport à l'aide extérieure ou à des subventions directes provenant de gouvernements qui peuvent difficilement se permettre d'en offrir. À première vue, les gouvernements qui décident de ne pas subventionner leur industrie donnent l'impression de manquer de volonté politique pour régler leurs problèmes de sécurité, mais la réalité est que leurs maigres ressources ne leur permettent vraiment pas de soutenir l'industrie.

1.2 Efforts de libéralisation du transport aérien

La libéralisation de l'industrie a été citée comme étant la solution clé pour rompre le cercle vicieux en question ci-dessus et transformer de nombreuses routes en centres de génération de profits, financer l'exploitation et le développement de l'infrastructure et assurer le maintien de l'industrie.

Malheureusement, malgré plusieurs efforts, y compris la stratégie actuelle de la Décision de Yamoussoukro, on hésite de toute évidence à s'engager dans cette direction. Pourtant, une multitude de réunions visant à créer des règles de concurrence ont été tenues depuis six ans, sans aucun résultat tangible. L'absence de volonté politique est manifeste dans ce domaine, et la seule façon dont l'OACI peut aider est de faire éclore cette volonté parmi les États concernés, en exerçant clairement son leadership, en guidant les États et en assurant, au besoin, un soutien financier. Pour cela, il faut sensibiliser les plus hautes autorités des États aux avantages de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.

1.3 Économies d'échelle

Il est indispensable que l'industrie croisse jusqu'à atteindre la « masse critique » pour que l'aviation civile puisse connaître en Afrique un développement réel et durable dans tous ses aspects : développement et entretien de l'infrastructure, gestion efficiente et efficace du trafic aérien, sécurité aérienne et ressources humaines suffisantes. Cela peut être réalisé par une combinaison de solutions aux problèmes opérationnels. La coopération est essentielle à l'application effective de stratégies de croissance du marché telles que la démarche de libéralisation de la Décision de Yamoussoukro.

Toutefois, étant donné la pauvreté économique de nombreux États en Afrique, la libéralisation à elle seule ne suffit pas. Les États comptant peu d'exploitants et dont le niveau d'activité est faible auraient peut-être avantage à mettre en commun leurs compétences d'experts avec celles d'autres États se trouvant dans la

même situation. Cette solution réduit la pression en matière d'investissement pour la formation et en ce qui concerne le maintien des indemnités nécessaires pour retenir le personnel expérimenté. Il faut également s'efforcer de regrouper les pays partageant les mêmes idées pour qu'ils mettent en commun leurs ressources au sein d'institutions régionales afin de réaliser des économies d'échelle. Heureusement, de tels efforts se font déjà et de telles institutions existent. Il est nécessaire que l'OACI prenne l'initiative d'aider ces groupes à réaliser leurs objectifs. Les domaines qui pourraient faire l'objet d'entreprises en collaboration et d'un usage en commun comprennent les services de la circulation aérienne et de navigation, qui sont déjà visés par des efforts d'établissement de centres de contrôle de l'espace aérien supérieur (UACC) au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et du Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA).

Afin de s'occuper des questions relatives aux services de la circulation aérienne (ATS), l'OACI a convoqué la première réunion des prestataires de services ATS de la Région AFI, à Dakar (Sénégal), du 26 au 28 novembre 2002. La réunion a été organisée en coopération avec l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et l'Air Traffic and Navigation Services Company Limited (ATNS) d'Afrique du Sud.

Les prestataires de services ATS se sont engagés à coopérer dans le cadre de :

- la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI et du Plan AFI de navigation aérienne ;
- l'élimination des carences de la navigation aérienne et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ;
- l'élaboration de plans de formation et de recyclage des ressources humaines ;
- la mise à niveau de la qualité des services fournis par suite de stratégies communes à élaborer au sein d'un mécanisme institutionnel permanent.

De plus, les prestataires de services ATS ont reconnu la nécessité d'un « ciel africain unique ». Il a été convenu que cette question fera ultérieurement l'objet d'une réflexion approfondie.

La seconde réunion des prestataires de services de l'Afrique et de l'océan Indien a eu lieu en Afrique du Sud du 3 au 5 novembre 2004 sous les auspices de l'ATNS, de l'ASECNA et de l'OACI.

Les deux principaux domaines opérationnels qui ont été examinés au cours de cette réunion concernaient la gestion du trafic aérien dans la Région AFI et son incidence sur les recommandations et conclusions connexes de la onzième Conférence de navigation aérienne (Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003) et de la quatorzième réunion de l'APIRG (APIRG/14, Cameroun, 23 – 27 juin 2003). Le second grand sujet d'attention a de nouveau été la mise en œuvre de systèmes de navigation aérienne par les prestataires ATS dans la Région AFI, y compris un concept de ciel unique pour la fourniture des services de la circulation aérienne.

1.4 Installations de maintenance d'aéronefs

Les grandes opérations de maintenance sont encore souvent effectuées à l'extérieur du continent, y compris les révisions de moteurs, malgré l'existence, sur le continent, de quelques installations capables d'accomplir les travaux. Dès 1988, on s'est efforcé de trouver des installations de maintenance dans les

États de la COMESA et de leur confier des travaux spécialisés. Cet effort faisait partie d'une initiative plus large de la CAFAC dans le cadre d'une étude de faisabilité en vue de la création d'un réseau coordonné de maintenance d'aéronefs et d'un centre de révision en Afrique. Des centres de maintenance ont été trouvés dans six États (Éthiopie, Kenya, Madagascar, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe). Cette collaboration n'a cependant pas pu être poursuivie en raison des rivalités entre les États. Il faut la raviver en tenant compte des faits nouveaux qui sont survenus depuis.

1.5 Compagnies aériennes privées et propriété transfrontalière

Il y a des compagnies aériennes privées dans tous les États, ce qui complique la possibilité pour les gouvernements de les faire fusionner en quelques compagnies régionales plus grosses, par rapport à la situation qui prévalait il y a quatorze ans, quand toutes les compagnies appartenaient entièrement aux gouvernements. La Déclaration de Yamoussoukro de 1988 avait pour objectif de faire fusionner ces différentes compagnies en l'espace de plus de huit ans, mais les gouvernements n'y sont pas parvenus, même dans le cas des compagnies qu'ils contrôlaient et dont ils étaient propriétaires.

1.6 Opérations sous-régionales de supervision de la sécurité

Il y a deux obstacles communs à l'établissement d'organismes de sécurité des vols conformes au modèle décrit dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) et dans le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760). Premièrement, la plupart des pays en développement ne disposent pas d'une législation aéronautique de base ou de règlements de navigation aérienne appropriés. Deuxièmement, et ce qui est plus difficile à surmonter, c'est l'incapacité des pays en développement à recruter, former et retenir des inspecteurs qualifiés.

Compte tenu de ces obstacles et de l'envergure généralement modeste de l'industrie du transport aérien dans la plupart des pays en développement, la création, par un groupe d'États, d'un organisme commun chargé de fournir ou de renforcer les services de certification et de surveillance dans chaque État au moyen d'un corps régional d'inspecteurs représente une façon pratique et économique de régler le problème.

Il existe des exemples d'initiatives visant à mettre en place un système régional de supervision de la sécurité (RSOO) dans la Région, comme l'Organisme de sécurité de l'aviation du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGASO) et les Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC). L'OACI devrait continuer d'encourager de telles initiatives de coopération dans l'ensemble de la Région AFI.

1.7 Écoles de formation

Le manque de personnel qualifié constitue une sérieuse entrave au développement de l'aviation civile en Afrique. En raison de ressources financières insuffisantes et des besoins antagoniques des populations, les États, qui sont les principaux acteurs de l'aviation civile, n'ont pas de moyens à consacrer à la formation de personnel dans les domaines techniques et en matière de gestion et de leadership.

Plusieurs États de la Région utilisent quelques ressources clés en matière de formation, mais celles-ci n'ont pas la même capacité financière d'investir dans les équipements et les matériels d'apprentissage. De plus, en raison de leur nombre limité, elles n'ont pas pu se spécialiser, ce qui a aggravé les problèmes de ressources étant donné que la formation aéronautique exige de plus en plus des investissements importants en infrastructure. Si les organismes de formation existants et nouveaux pouvaient coordonner entre eux leur spécialisation respective, le marché pourrait bénéficier des économies d'échelle dans la

Région. La résolution des contraintes de formation passe aussi par l'exécution d'une analyse détaillée de la formation dans l'ensemble de la Région.

1.8 **Coordination**

Dans la Région AFI, divers organismes assurent différentes activités de manière non coordonnée. La situation est d'autant plus compliquée que l'OACI exerce moins de leadership actuellement. L'OACI a le mandat, l'expérience et les moyens nécessaires pour diriger les activités de la Région visant à coordonner et à mobiliser les investissements de capitaux des États contractants et des organismes donateurs intéressés, tout en facilitant la mise en commun et l'échange d'informations liées à la sécurité.

1.9 **Accidents d'aéronef et établissement du taux d'accidents en Afrique**

Une analyse des données du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI pour la période de dix ans s'échelonnant de 1997 à 2006 révèle que le nombre d'accidents a augmenté dans la Région AFI. Cela dit, étant donné le comportement médiocre de la Région en matière de comptes rendus, il est difficile d'obtenir des chiffres précis. Ce comportement peu satisfaisant est mis en évidence par le fait qu'en moyenne, de 1990 à 2006, environ 70 % des accidents n'ont pas fait l'objet d'un compte rendu à l'OACI.

Les données d'accidents concernant la période 2002 à 2006 montrent que, dans le cas des aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg qui effectuent des vols réguliers, le taux d'accidents mortels de la Région AFI a été de 4,6 par million de départs, ce qui correspond à plus de huit fois la moyenne mondiale. Pour la même période, le taux de décès de passagers par million de départs a été de 270, soit plus de onze fois la moyenne mondiale. Il faut corriger cette situation si on veut assurer la sécurité et la régularité de la croissance du transport aérien dans la Région ; pour y parvenir, le taux d'accidents de la Région AFI devrait être ramené au moins à la moyenne mondiale.

1.10 **Types d'accidents**

Une analyse des données ADREP de l'OACI sur les accidents mortels s'étant produits au cours de la période de cinq ans s'échelonnant de 2002 à 2006 et concernant des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5 700 kg montre que les pannes ou les anomalies de fonctionnement de moteur, la perte de maîtrise en vol, l'incendie/la fumée (après impact), l'impact sans perte de contrôle (CFIT), les incursions sur piste et les sorties de piste sont les principaux types d'accidents survenant dans la Région.

Les carences affectant l'infrastructure, comme l'entretien inapproprié des aérodromes, surtout des revêtements de pistes, et des clôtures d'aérodrome déficientes, ont déjà été à l'origine d'incidents graves. Même s'il semble que ces carences n'ont pas toutes été une cause majeure d'accidents, il faudra effectuer une évaluation plus approfondie des dangers qu'elles posent afin de déterminer la gravité de la menace qu'elles représentent. L'évaluation devrait comprendre une analyse de risque détaillée réalisée dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité. Par ailleurs, il faut absolument mettre un terme à la dégradation évidente de l'infrastructure au sol qui peut être observée à certains endroits avant qu'elle ne contribue à un accident. La qualité des services de la circulation aérienne assurés aux vols en phase de croisière est souvent inférieure aux normes mondiales, et la communication est parfois impossible, à tel point qu'il n'est pas rare que des équipages déclarent avoir traversé des régions d'information de vol (FIR) entières sans aucun contact radio avec l'ATS. Dans ce cas non plus, cela ne semble pas avoir causé d'accident jusqu'ici. Toutefois, malgré le système anticollision embarqué (ACAS) et l'utilisation généralisée de la fréquence de diffusion en vol (IFBP), vu la croissance constante du trafic, la situation risque de changer dans l'avenir. Comme dans le cas des carences touchant l'infrastructure, il faut donc

effectuer une analyse de risque en bonne et due forme pour déterminer la gravité de la menace et les mesures de sécurité à prendre.

Le Groupe d'analyse des incidents ATS AFI, composé de l'OACI, de l'IATA, de l'IFALPA, de l'IFATCA et d'États/prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), examine aussi les incidents à la recherche de causes, tendances et mesures correctrices afin d'éviter que les incidents ne se reproduisent.

1.11 Carences dans le domaine de la supervision de la sécurité

Les principaux problèmes de supervision de la sécurité constatés dans la Région AFI comprennent les suivants :

- les audits de supervision de la sécurité et d'autres missions de l'OACI montrent que de nombreux États contractants de la Région AFI n'ont pas mis en place de système efficace de supervision de la sécurité au sein de leur administration de l'aviation civile (AAC) ;
- les États n'ont pas toutes les compétences nécessaires, ce qui crée une situation propice à l'éclosion de conditions dangereuses susceptibles de contribuer au taux élevé d'accidents dans la Région AFI ;
- il y a un manque de compétences, d'habilitation, de délégation et d'autorité à l'échelon opérationnel au sein des administrations de l'aviation civile ;
- un grand nombre d'autorités continuent de dépendre exclusivement du budget de l'État, par opposition à des autorités autonomes de l'aviation civile, ce qui fait qu'elles sont confrontées à des restrictions financières. En conséquence, plusieurs n'ont pas le personnel technique et administratif qualifié nécessaire pour s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, faute de politique et de programmes de formation adéquats ;
- certains États de la Région ont réalisé des progrès appréciables, mais ceux-ci ne sont pas homogènes ;
- l'absence d'un système approprié de certification et de surveillance continue des exploitants d'aéronefs se traduit par l'exécution d'opérations de transport aérien sans manuel d'exploitation, programme de formation ou programme de prévention des accidents ;
- de nombreux permis d'exploitation aérienne (AOC) ont été délivrés pratiquement sur demande, sans que les candidats soient tenus de prouver leur capacité et sans exécution d'inspections et de contrôles préalables pour s'assurer qu'ils sont capables de conduire des opérations de transport aérien en offrant un niveau de sécurité suffisant ;
- les États de la Région AFI dont les ressources ou l'activité aérienne justifient le maintien d'effectifs nationaux de supervision de la sécurité sont peu nombreux ;
- les États progressent lentement dans la mise en œuvre de leur plan d'action visant à résoudre les carences constatées dans le cadre des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ;
- il est nécessaire que les États AFI s'engagent à mettre en œuvre les dispositions de l'OACI.

1.12 Caresnces de l'infrastructure constatées par l'APIRG

Afin de permettre à l'APIRG d'évaluer les carences de façon détaillée, les États et certaines organisations internationales, comme l'IATA et l'IFALPA, communiquent l'information utile aux bureaux régionaux de l'OACI pour qu'ils y donnent suite selon qu'il convient, y compris dans le cadre des réunions des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Cette information comprend habituellement une description des carences, une évaluation des risques qu'elles représentent, des solutions possibles, des échéanciers, les parties concernées, les suites convenues et les mesures déjà prises.

1.13 Les problèmes de sécurité majeurs constatés par l'APIRG comprennent les suivants :

- mauvaises liaisons de communication ;
- clôtures d'aérodrome déficientes ;
- faiblesse des mesures prises par les États pour corriger les carences constatées ;
- routes aériennes non mises en œuvre ;
- absence de contrôle régional ;
- formation du personnel, etc.

1.14 Changement de culture et rôle de leader pour l'OACI

Malgré les multiples obstacles à franchir dans la Région AFI pour améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien, l'OACI reconnaît que les données issues de l'expérience et les observations de la situation actuelle peuvent être comparées aux résultats obtenus dans d'autres régions qui sont confrontées aux mêmes contraintes, bien que ce soit sous des combinaisons différentes. Étant donné les dénominateurs qui sont communs non seulement à tous les problèmes de la région, mais aussi à plusieurs autres régions, l'OACI doit se concentrer sur ces problèmes dans le cadre de sa nouvelle stratégie mondiale, qui porte davantage sur la mise en œuvre des SARP que sur la création de nouvelles dispositions.

En plus de la transition du rôle de l'OACI, qui doit être davantage axé sur la mise en œuvre des SARP, il faut tenir compte de la récente réduction des ressources que l'Organisation consacre à la fourniture des services à l'échelon des bureaux régionaux. Elle doit réaliser un équilibre entre les efforts de centralisation du Secrétariat et de regroupement des ressources pour faire face aux contraintes de financement actuelles et sa capacité de maintenir un contact étroit avec les États qui ont besoin de son aide et de son leadership. Ce changement de culture est nécessaire pour que l'OACI puisse se positionner comme un leader international fort, en ce qui concerne non seulement la définition de normes et de pratiques pour la sécurité et l'efficacité de l'aviation, mais aussi leur mise en œuvre opérationnelle.

Concrètement, la Commission de navigation aérienne, suite à sa visite dans la Région AFI en août 2006, a établi que les bureaux régionaux de l'OACI devaient accroître leur leadership dans les efforts visant à faire participer les acteurs à l'élaboration des SARP, dans l'évaluation du rapport sécurité/coût de nouvelles SARP, dans l'établissement des échéanciers de mise en œuvre des SARP et l'évaluation des progrès à ce sujet, et aussi qu'ils devaient fournir un retour d'information au siège de l'OACI sur les

mesures correctrices nécessaires. Cette initiative servira de catalyseur afin d'obtenir l'engagement de tous les partenaires, des États, de l'industrie, d'institutions financières et d'autres donateurs.

À ce jour, l'aide apportée aux États de la Région AFI dans le secteur du transport aérien a surtout pris la forme d'initiatives indépendantes d'États et d'organismes donateurs axées sur des composantes bien définies de ce secteur. Ainsi, plusieurs programmes importants ont été réalisés par l'intermédiaire de l'OACI, de la Banque mondiale, de l'IATA et de différents autres donateurs internationaux, régionaux et bilatéraux. Toutefois, en raison des problèmes persistants qui nuisent au transport aérien en Afrique, de plus en plus de gouvernements donateurs et d'institutions de prêt appellent à un effort d'assistance organisé solidement fondé sur une démarche coordonnée permettant aux responsables de l'élaboration des politiques et à la communauté de donateurs d'agir dans un cadre stratégique commun comprenant des priorités et des objectifs établis et placé sous l'égide de l'OACI.

Le Plan traite de cette question tout en renforçant les différents aspects liés à la sécurité, tels que les facteurs qui entrent en jeu dans les domaines organisationnel, gestionnel, institutionnel, économique, éducatif et politique dans la Région AFI.

1.15 Autres projets qui complètent le Plan AFI

1.15.1 Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est l'ossature du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Elle a été élaborée par le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG) en collaboration avec l'OACI afin d'assurer la sécurité de l'aviation au moyen d'un processus qui hiérarchise au mieux les initiatives de sécurité et en garantit la bonne coordination à l'échelle mondiale. La première partie de la Feuille de route a été remise à l'OACI en décembre 2005 et présentée à la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06, Montréal, mars 2006). La deuxième partie a été présentée à la Commission de navigation aérienne en décembre 2006. Le Conseil, donnant suite à une recommandation de la Conférence, est convenu que « l'OACI, en collaboration avec tous les États et les autres parties prenantes, poursuive l'élaboration, sur la base de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, d'une approche intégrée des initiatives en matière de sécurité qui donnera un cadre mondial pour la coordination des politiques et des initiatives en matière de sécurité. »

Le GASP offre un moyen de veiller à ce que les initiatives de sécurité en cours partout dans le monde aboutissent à une plus grande sécurité par une coordination des efforts, réduisant par le fait même les incohérences et les chevauchements. Son objectif principal est de constituer un cadre de référence commun pour l'ensemble des acteurs, notamment les États, les organismes de réglementation, les exploitants des compagnies aériennes, les aéroports, les constructeurs d'aéronefs, les associations de pilotes, les organismes s'occupant de sécurité et les prestataires des services de la circulation aérienne. Le GASP coordonnera et orientera les politiques et les initiatives en matière de sécurité à l'échelle mondiale, réduisant ainsi le risque d'accident pour l'aviation commerciale. Il est essentiel d'agir à trois niveaux, à savoir celui des États, celui de l'industrie et le niveau régional. La Feuille de route contient une méthode et un processus pour son adaptation et sa mise en œuvre dans différentes régions du monde.

Le GASP, avec le Plan mondial de navigation aérienne, constitue le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre, y compris le présent exercice, devraient être élaborés.

Un groupe d'experts en aviation provenant de plusieurs gouvernements africains, du Gouvernement des États-Unis, de la Banque mondiale, de la Commission africaine de l'aviation civile, de l'Association du

transport aérien international, de Boeing, d'Airbus, de l'Union européenne et de l'OACI a tenu une réunion informelle d'échange d'idées (Washington, 25 et 26 janvier 2007) sur la mise en œuvre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde en Afrique. Cette réunion a été organisée par le Directeur général de l'aviation civile des Pays-Bas et la Flight Safety Foundation.

1.15.2 Safe Skies for Africa (Sécurité de l'espace aérien en Afrique)

Ce programme a été lancé par les États-Unis en 1998 en vue d'accroître le nombre d'États africains qui se conforment aux normes de l'OACI en matière de sécurité aérienne et d'améliorer la sûreté aux aéroports de la région. L'initiative « Safe Skies for Africa » porte essentiellement sur la réalisation d'évaluations de sécurité et d'études sur la sûreté dans certains pays ainsi que sur l'établissement, avec les autorités africaines de l'aviation civile, de plans d'action visant à amener les pratiques de sécurité et de sûreté de l'aviation africaine au niveau des normes mondialement acceptées.

1.15.3 Plan d'action de Libreville

Le Plan d'action de Libreville a été approuvé par les ministres chargés du transport aérien lors d'une réunion des États membres de l'Union africaine tenue en mai 2006 à Libreville (Gabon). Fait important à signaler, les ministres ont pris l'initiative de réduire le taux d'accidents d'aéronef en Afrique à la moyenne mondiale d'ici 2008 et d'appuyer et renforcer la Commission africaine de l'aviation civile pour lui permettre de jouer son rôle. Les ministres ont également décidé de renforcer les autorités autonomes de l'aviation civile, de créer des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et d'appuyer le Partenariat IATA en matière d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) pour le Programme de sécurité à l'intention de l'Afrique.

1.15.4 Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique (ASET)

Lors de leur réunion à Sun City (Afrique du Sud, 9 – 16 mai 2005), les ministres africains chargés de l'aviation civile sont convenus de créer l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique (ASET). L'IATA a dirigé l'établissement de l'ASET, qui a pour objectif de déterminer les causes exactes des accidents et les tendances ainsi que de promouvoir activement des mesures correctrices. L'ASET réunit des organismes de réglementation, des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroport, des compagnies aériennes et des constructeurs d'aéronefs.

1.15.5 OACI/Banque mondiale — Programme pour un transport aérien durable en Afrique

Le Programme de la Banque mondiale a pour mission de contribuer de manière significative à l'amélioration de la situation économique et sociale des pays et des peuples africains par le développement durable de l'industrie africaine du transport aérien. Il est de toute évidence nécessaire de procéder à une réflexion et une planification stratégiques pour définir et élaborer des mesures concrètes qui doivent être appliquées aux niveaux national, régional et de l'ensemble du continent pour créer des conditions propices au développement continu de ce secteur crucial des transports. La mise en œuvre de ce projet sera coordonnée compte tenu du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.

1.15.6 Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et autres projets de coopération technique

Afin de renforcer les moyens de supervision de la sécurité des États, l'OACI, par l'intermédiaire de son Programme de coopération technique, a élaboré des programmes inter-États (c.-à-d. régionaux) de

développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Ces programmes sont conçus de façon à assurer un niveau de coopération régionale garantissant un bon rapport coût-efficacité et une optimisation des ressources humaines. Le but est de combler les manques de financement et de main-d'œuvre qui ont entravé l'exécution des obligations de supervision de la sécurité des États par le passé et ainsi de réaliser une harmonisation régionale des règlements, politiques et procédures de sécurité.

Trois projets COSCAP sont en cours actuellement dans la zone d'accréditation du Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) : les projets COSCAP-Groupe de l'accord de Banjul, COSCAP-Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et COSCAP-Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). Deux autres projets sont prévus dans la zone du Bureau Afrique orientale et australe (ESAF), à savoir les projets COSCAP-Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et COSCAP-Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Il s'agit de projets essentiellement financés par les États membres et des organisations donatrices.

Il y a d'autres projets de coopération technique financés par les États et des acteurs qui portent sur une vaste gamme d'activités, notamment la fourniture d'infrastructures et de services, le renforcement des moyens des AAC et des prestataires de services de navigation aérienne, etc. En voici quelques exemples : l'Administration provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS), qui assure des services d'information de vol dans la FIR Somalia, le projet de remise en état d'aéroports/terrains d'aviation pour la Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC), l'établissement d'une autorité de l'aviation civile au Botswana et le renforcement des moyens de la Direction générale de l'aviation civile de la Guinée équatoriale.

1.15.7 Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG)

Le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre a été institué par le Conseil de l'OACI en 1980 suite à une recommandation de la sixième Réunion régionale AFI de navigation aérienne (1979).

Le rôle de l'APIRG consiste à assurer l'élaboration continue et cohérente du Plan régional AFI, à déterminer les problèmes spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne et à proposer des mesures pour les résoudre.

L'APIRG tient constamment à jour une liste des carences dans les domaines de la planification opérationnelle des aérodromes (AOP), des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), de la gestion du trafic aérien (ATM), de la météorologie aéronautique (MET), des recherches et du sauvetage (SAR) et des services d'information aéronautique (AIS). Ces carences devraient être traitées d'urgence. L'APIRG n'aura pas la responsabilité de la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, mais il y contribuera.

Le Secrétariat de l'APIRG a proposé que le Groupe tienne sa prochaine réunion au cours du dernier trimestre de 2007, soit six mois plus tard par rapport à l'intervalle habituel de dix-huit mois. Cette période semble idéale, étant donné que l'APIRG est l'organe de mise en œuvre dans la Région et que le Plan de mise en œuvre complet pourra alors être présenté. Il s'agira aussi de la première instance à se pencher sur les éléments techniques et le résultat politique de la réunion de haut niveau (Montréal, 17 septembre 2007). De plus, il est envisagé de présenter en même temps l'ordre du jour de la réunion régionale spéciale de navigation aérienne.

Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique sera étroitement lié aux activités de l'APIRG.

1.15.8 Programme de la stratégie unifiée

La Résolution A35-7 de l'Assemblée (*Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité*) a établi la stratégie unifiée visant à résoudre les carences en matière de sécurité. L'Assemblée a ainsi reconnu que les États contractants ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement les activités de supervision de la sécurité. Elle a donc chargé le Conseil d'adopter une approche souple pour la fourniture, par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI, d'une assistance aux organismes régionaux et sous-régionaux. L'OACI n'a pas ménagé ses efforts, dans le cadre de la stratégie unifiée, pour résoudre les carences et apporter une assistance en prêtant des experts dans les zones d'accréditation des Bureaux de Nairobi et de Dakar.

1.15.9 Directeurs généraux de l'aviation civile en Europe

La 126^e réunion des directeurs généraux de l'aviation civile en Europe (Paris, 6 décembre 2006) a recommandé que la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) continue de promouvoir la transposition du savoir-faire européen au système mondial de l'aviation et, à titre de première étape, qu'elle élabore un programme d'action à l'appui de la sécurité de l'aviation en Afrique. Cette initiative est perçue comme un changement positif qui contribuera de façon significative aux efforts de l'OACI.

1.15.10 Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'IATA

Le Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'IATA est un système internationalement reconnu et accepté d'évaluation de la gestion et des systèmes de contrôle de l'exploitation des compagnies aériennes. Dans le cadre de ce programme, les structures et les procédures d'exploitation des compagnies aériennes font l'objet de vérifications par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI ainsi qu'aux meilleures pratiques de l'industrie. D'ici la fin de 2007, tous les membres de l'IATA devront avoir subi avec succès un audit IOSA pour continuer de faire partie de l'Association.

2. DESCRIPTION DU PLAN

2.1 Plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique

Pour répondre à l'ensemble des préoccupations exprimées par la Commission de navigation aérienne suite à sa visite dans la Région AFI, le Conseil est notamment convenu qu'un plan régional de mise en œuvre complet pour l'Afrique, comprenant les besoins en ressources, devrait être élaboré dans un délai de six mois et que le rapport sur ce plan devrait lui être présenté au cours de sa 181^e session. Le Conseil est aussi convenu que le plan devrait être présenté à une réunion qui se tiendrait le 17 septembre 2007. Par la suite, la réunion régionale spéciale de navigation aérienne prévue pour le début du triennat 2008-2009-2010 devrait constituer un point de contrôle pour évaluer les progrès de la mise en œuvre. Le Conseil est aussi convenu que les bureaux régionaux devraient être chargés du suivi du plan, avec un appui étroit et un encadrement du siège. De plus, le Secrétaire général a été invité à étudier la possibilité de produire un projet de résolution de l'Assemblée pour examen par le Conseil.

2.2 Éléments nécessitant une action immédiate

Au moyen d'analyses de données et d'informations provenant de diverses sources, notamment les rapports de l'USOAP, de l'APIRG et du système ADREP de l'OACI ainsi que les rapports IOSA de l'IATA, on déterminera les éléments qui nécessitent une action immédiate. Ces derniers pourraient

concerner la navigabilité des aéronefs, l'exploitation technique des aéronefs, les carences des aérodrômes, les comptes rendus et les enquêtes sur les accidents et les incidents, les carences en matière de communications, la formation inadéquate du personnel, la préparation et l'application inappropriées des plans d'action, etc.

2.3 Objectifs du Plan

Objectifs à court terme :

- parachever le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, après avoir reçu des orientations supplémentaires de la Commission et du Conseil dans le cadre du processus d'approbation, et préciser davantage les besoins en ressources et les déplacements en mission en se fondant sur les résultats d'une analyse d'écart ;
- accroître le leadership et la responsabilisation de l'OACI dans la coordination et la gestion du programme pour l'ensemble de la Région AFI ;
- établir les modalités de mise en œuvre en appliquant la méthode de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- assurer l'exécution effective du Plan en ce qui concerne les mesures visant à résoudre les carences constatées au moyen de l'USOAP, du Programme IOSA de l'IATA et d'autres outils d'audit similaires, ainsi que les carences de l'infrastructure déterminées par l'APIRG, qui sont considérées comme nécessitant une action urgente ;
- gérer le Plan de façon efficace.

Objectifs à moyen terme :

- renforcer les moyens de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile ;
- accroître la conformité par rapport aux SARP de l'OACI et aux meilleures pratiques de l'industrie ;
- augmenter le nombre d'employés qualifiés au sein de l'industrie et dans le domaine de la supervision ;
- améliorer la qualité des inspecteurs et des autres membres des personnels de l'aviation civile par la formation ;
- assurer l'impartialité et l'incontestabilité des enquêtes et des comptes rendus sur les accidents et les incidents graves ;
- renforcer la coopération régionale ;
- accroître la capacité des systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ;
- veiller à la mise en œuvre, dans les meilleurs délais, de systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation aux aéroports, chez les prestataires de services de navigation aérienne et dans les compagnies aériennes ;
- améliorer l'assistance en matière de supervision apportée aux États les moins avancés ;

- au moyen du web, mettre les connaissances expertes en matière d’aviation à la portée des États ciblés.

Objectifs à long terme :

- accroître la crédibilité des États et des organismes régionaux, afin d’attirer les investisseurs et des clients pour l’industrie ;
- accroître la pertinence du processus d’élaboration et de mise en œuvre de SARP mondiales dans la Région, ainsi que la participation des États au processus d’élaboration des SARP ;
- accroître la transparence des activités de supervision de l’aviation de la Région, ce qui permettra une résolution plus rapide des problèmes et des mesures hiérarchisées à l’échelle régionale ;
- établir une approche structurée et coordonnée pour la participation de tous les acteurs œuvrant activement au renforcement de la sécurité de l’aviation dans la Région Afrique-océan Indien, en permettant que les efforts soient orientés non seulement vers les États, mais aussi vers l’ensemble des acteurs engagés dans le système de transport aérien ;
- établir une coordination et une coopération dans les activités de formation menées dans la Région AFI.

2.4 Lien entre le Plan AFI et les Objectifs stratégiques de l’OACI

Les objectifs du Plan sont étroitement liés aux Objectifs stratégiques A (Sécurité — Renforcer la sécurité de l’aviation civile mondiale) et D (Efficacité — Améliorer l’efficacité des activités aéronautiques) énoncés dans le Plan d’activités de l’OACI. Le Plan AFI de mise en œuvre sera aussi suivi de près au moyen du Programme intégré de la navigation aérienne (ANIP).

2.5 Résultats attendus du Plan

Les résultats du Plan seront, dans la mesure du possible, mesurés en fonction des indicateurs/paramètres de performance prévus dans le GASP et la Feuille de route ainsi que d’autres paramètres issus de normes de l’OACI.

- sécurité de l’aviation améliorée dans l’ensemble de la Région ;
- activités de mise en œuvre coordonnées liées à d’autres décisions et plans d’action de haut niveau, comme le Plan d’action de Libreville et le programme OACI/Banque mondiale pour un transport aérien durable en Afrique ;
- activités coordonnées de tous les acteurs apportant une assistance aux États dans la Région AFI ;
- système de transport aérien plus efficace et plus sûr pour le public général dans la Région AFI.

Le Plan aboutira aussi :

- à une nouvelle approche face aux activités à l’OACI, pour habiliter les bureaux régionaux à acquitter le mandat de l’Organisation de façon durable ;

- à l'habilitation des directeurs régionaux de l'OACI pour qu'ils puissent relever le défi de mettre le Plan en œuvre — et répondre des initiatives qu'ils prennent ;
- à une amélioration de la coordination et de la collaboration avec l'industrie ;
- à une démarche de gestion de programme structurée pour les activités menées par l'OACI et les autres acteurs dans la Région AFI.

3. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

3.1 Gestion du Plan

Dans le cadre du Plan, chaque action menée dans la Région AFI bénéficiera d'une gestion de programme rigoureuse axée sur des paramètres. Bien que l'OACI n'aura pas la responsabilité directe de l'exécution de l'ensemble des activités dans la Région, elle est la mieux placée pour servir de centre de coordination et de gestion du programme pour le changement. Le personnel des bureaux régionaux devra donc suivre une solide formation dans les disciplines liées à la gestion des programmes, et ses activités devront être alignées sur les activités de planification mondiale du siège de l'OACI et guidées par elles. Afin de faciliter ce processus, le Programme intégré de la navigation aérienne et d'autres outils de planification utilisés au siège seront étendus aux bureaux régionaux.

Le Plan sera géré sous la supervision du directeur régional ayant le plus d'ancienneté, qui relèvera d'un comité directeur (CD). Le CD établira un programme des travaux sous forme de plans de travail annuels préliminaires pour les quatre premières années du Plan et d'un programme détaillé pour la première année, indiquant les objectifs, les résultats attendus et les activités à effectuer. Le CD suivra le déroulement des activités menées dans le cadre du Plan; il sera composé de membres représentant tous les acteurs et les autres parties intéressées.

3.2 Élaboration et mise en œuvre

Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique a été élaboré suivant les étapes énoncées dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui comprennent la détermination des acteurs essentiels, des forces et des éléments porteurs en matière de sécurité et des risques ainsi que l'exécution d'une analyse d'écart et la définition de mesures recommandées hiérarchisées. Le Plan sera exécuté dans le cadre d'un processus de gestion de programme comprenant des objectifs, des résultats attendus, des activités et des paramètres clairement définis et prévoyant un suivi et une évaluation continus.

Le tableau ci-après donne les grandes lignes du processus de gestion et de mise en œuvre du Plan en fonction des objectifs, des résultats attendus dans l'immédiat et des activités. Des indicateurs de performance (paramètres) ont été ajoutés pour les besoins de l'évaluation des résultats.

3.3 **Gestion, mise en œuvre et évaluation (objectifs, résultats attendus et activités)**

| <i>Phase du programme</i> | <i>Objectifs</i> | <i>Résultats attendus</i> | <i>Activités (à établir au moyen d'une analyse d'écart)</i> | <i>Échéancier</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Indicateurs de performance/ paramètres</i> |
|----------------------------------|--|--|---|-------------------|--|---|
| Conception du Plan et évaluation | Produire un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, comprenant les besoins en ressources | Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique | Déterminer les acteurs essentiels Déterminer les forces et les éléments porteurs en matière de sécurité, p. ex. bureaux régionaux de l'OACI Déterminer les risques Assurer la coordination avec l'APIRG Planifier une réunion de haut niveau avant l'Assemblée et l'Assemblée | D* + 2 mois | Secrétariat de l'OACI | Cinquième séance de la 181 ^e session du Conseil de l'OACI |
| Planification du programme | Établir les modalités de mise en œuvre | Fonds suffisants Comité directeur Directeur du programme (DP) Analyse d'écart | Établir le budget du programme Établir un mécanisme de financement Créer le Comité directeur du programme Nommer le DP et les membres de l'Équipe du programme | D + 5 mois | Conseil Secrétariat Secrétariat DP/ÉP/ Secrétariat/ ANC | Financement approprié Descriptions d'emploi USOAP/IOSA/APIRG Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde |

| <i>Phase du programme</i> | <i>Objectifs</i> | <i>Résultats attendus</i> | <i>Activités (à établir au moyen d'une analyse d'écart)</i> | <i>Échéancier</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Indicateurs de performance/ paramètres</i> |
|----------------------------|------------------|---|--|----------------------|---|--|
| | | Programme des travaux Installations pour le programme | Effectuer une analyse d'écart Définir les mesures recommandées hiérarchisées Fournir des locaux et de l'équipement de bureau ; déployer le personnel administratif | | DP/DR/ Secrétariat/ HRB | Spécifications applicables aux locaux et à l'équipement de bureau, descriptions d'emploi |
| Mise en œuvre du programme | Exécuter le Plan | Réduction du nombre des carences constatées dans le cadre des audits Réduction du nombre des carences constatées par l'APIRG | Exécuter le plan d'action de l'USOAP Effectuer des missions d'établissement des faits | D* + 3 ans et 6 mois | DP/ÉP/ Secrétariat/ États contractants COSCAP/ autres organisations internationales (IATA, IFALPA, Banque mondiale, partenaires de l'industrie, etc.) DP/Secrétariat/ ANC | Réduction du taux d'accidents dans la Région AFI Résultats USOAP/ IOSA |

| <i>Phase du programme</i> | <i>Objectifs</i> | <i>Résultats attendus</i> | <i>Activités (à établir au moyen d'une analyse d'écart)</i> | <i>Échéancier</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Indicateurs de performance/ paramètres</i> |
|---------------------------|------------------|---------------------------|---|-------------------|----------------------|---|
| | | RAN spéciale AFI | <p>Effectuer des missions d'assistance</p> <p>Définir les exigences réglementaires</p> <p>Donner des séminaires de formation et dispenser une formation en cours d'emploi</p> <p>Fournir une assistance en ligne aux États</p> <p>Élaborer des systèmes efficaces de compte rendu d'incident et veiller à la mise en place de cadres législatifs et réglementaires appropriés</p> <p>Assurer un suivi continu (comprenant évaluations, audits, etc.)</p> <p>Élaborer des systèmes efficaces de collecte et de mise en commun de données sur la sécurité</p> <p>Veiller à l'efficacité des enquêtes sur les incidents et les accidents</p> | | Coordonnateur RAN | <p>SARP et éléments indicatifs OACI</p> <p>Meilleures pratiques de l'industrie</p> <p>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</p> <p>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde</p> <p>Doc 9734 A et B</p> |

| <i>Phase du programme</i> | <i>Objectifs</i> | <i>Résultats attendus</i> | <i>Activités (à établir au moyen d'une analyse d'écart)</i> | <i>Échéancier</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Indicateurs de performance/ paramètres</i> |
|---|-------------------------------|--|---|-------------------|--|--|
| | | | <p>Mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité dans les meilleurs délais</p> <p>Établir des systèmes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO)</p> <p>Coordonner les activités de l'Union africaine, de la CAFAC, de l'APIRG et de tous les autres acteurs</p> <p>Planifier la RAN spéciale AFI</p> | | | |
| Suivi continu et évaluation de fin de programme | Gérer le Plan avec efficacité | <p>Rapports du programme</p> <p>Rapports au Conseil et à la Commission</p> <p>Rapports d'audit EAO</p> <p>Rapports APIRG</p> | <p>Tenir les réunions du Comité directeur</p> <p>Examen de la gestion et audit par l'EAO</p> <p>Examen technique par l'ISD</p> <p>Faire rapport au Conseil et à la Commission</p> <p>Produire les rapports de fin de programme</p> | D + 4 ans | Secrétariat/ Conseil/ ANC/ DP/DR/CD | <p>Rapports d'audit</p> <p>Manuel des bureaux régionaux, Règlement financier de l'OACI, Manuel des opérations de terrain de la TCB</p> |

3.4 **Besoins financiers et gestion**

Les besoins financiers et les contributions volontaires concernant le Plan seront gérés depuis le siège au moyen du système de planification des ressources d'entreprise (ERP) de l'OACI. La gestion d'ensemble du Plan incombera au Directeur du programme, sous l'autorité du Comité directeur. La coordination d'ensemble du Plan AFI avec les divers acteurs sera assurée par le Secrétariat du siège de l'Organisation et les bureaux régionaux.

3.5 **Échéancier et calendrier des activités**

La phase initiale du Plan se déroulera sur une période de quatre ans. Suite à une évaluation des progrès accomplis après trois ans, le Conseil prendra une décision quant aux phases et activités suivantes du Plan.

3.6 **Étapes importantes**

Une réunion de haut niveau se tiendra le 17 septembre 2007 pour examiner le Plan AFI et plus particulièrement les questions relatives à la sécurité dans la Région. L'OACI, la CAFAC, l'IATA et d'autres acteurs y feront des présentations mettant en évidence les problèmes au plus haut niveau. L'OACI soumettra le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique à l'approbation des États AFI.

Ainsi que le Conseil de l'OACI (179/14) en a décidé, la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne AFI, qui aura lieu au cours du prochain triennat, servira de point de contrôle de l'avancement d'éléments du Plan. Cette réunion donnera l'occasion de renforcer l'engagement régional aux niveaux politique et technique. Elle permettra aussi de réunir les États, les prestataires de services et les utilisateurs au sein d'une même instance. Il convient de noter que l'ordre du jour de cette RAN est étroitement lié au Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique et qu'il sera développé en parallèle avec lui en vue de l'approbation du Conseil. À cette fin, le Secrétaire général a nommé un coordonnateur de l'OACI pour la RAN afin d'assurer l'harmonisation et l'efficacité.

Les autres étapes importantes sont la réunion APIRG/16 (Kigali, Rwanda, 19 – 23 novembre 2007) les réunions (deux fois l'an) du Comité directeur et les activités d'évaluation. Des étapes importantes supplémentaires seront peut-être déterminées à l'issue de l'analyse d'écart. La nécessité de poursuivre le Plan sera examinée par la Commission et le Conseil suite au rapport sur les progrès réalisés après trois ans.

3.7 **Participation des acteurs**

Les acteurs du secteur de l'aviation civile sont les États, l'OACI, les compagnies aériennes/exploitants, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les avionneurs et les équipementiers, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organisations internationales et l'industrie.

Les partenaires de l'OACI travailleront à la réalisation des objectifs du Plan et seront représentés à chaque stade de son élaboration et de sa mise en œuvre. Tous les acteurs seront représentés au sein du Comité directeur. Un projet de liste des acteurs figure à l'Appendice B.

3.8 **Forces et éléments porteurs en matière de sécurité**

L'OACI a le mandat, l'expérience et les moyens nécessaires pour réaliser la croissance et la stabilité à long terme dans la Région. Les autres forces étayant la mise en œuvre effective du Plan peuvent comprendre celles qui sont déjà suggérées dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. À cet égard, les bureaux régionaux de l'OACI en Afrique seront appelés à jouer un rôle prépondérant en tant qu'éléments porteurs du Plan. Les bureaux régionaux entretiennent des liens directs avec les États de leurs zones d'accréditation respectives et peuvent donc contribuer à l'assistance au niveau de la réglementation. Pour s'occuper des activités à l'échelon des utilisateurs, l'IATA et le processus IOSA joueront un rôle important. Les autres éléments porteurs peuvent comprendre la Banque mondiale, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), le Partenariat IATA pour les initiatives de sécurité et les communautés économiques régionales, etc.

3.9 **Analyse d'écart**

Il incombera au Directeur du programme d'effectuer une analyse d'écart, en se fondant sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et en tenant compte des constatations des audits de l'USOAP et de l'IOSA, des comptes rendus ADREP et des carences relevées par l'APIRG. Une fois l'évaluation préliminaire terminée, un plan détaillé énumérant les mesures à prendre, la stratégie à utiliser et les ressources financières requises sera établi avant la session de l'Assemblée. L'analyse d'écart sera effectuée en étroite coordination avec l'industrie et tous les autres acteurs dans le cadre du Comité directeur et en partenariat avec eux. Toutes les activités découlant de l'examen des données et de l'analyse d'écart préliminaires qui nécessitent une participation directe de l'OACI seront soumises aux rigueurs du processus d'admission de l'ANIP. La Commission de navigation aérienne aidera à l'élaboration et la hiérarchisation des feuilles de questions ANIP.

3.10 **Coordination avec les autres programmes et plans pertinents**

Comme il a déjà été indiqué, il y a un certain nombre d'autres programmes et plans en cours dans la Région AFI. Pour éviter les chevauchements, toutes les initiatives concernant l'aviation qui sont menées dans la Région seront coordonnées dans le cadre du Plan AFI. La coordination sera assurée à divers niveaux, dont le siège de l'OACI, les bureaux régionaux et le Comité directeur.

4. **BESOINS EN RESSOURCES**

L'exécution du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique relève du mandat général des Bureaux régionaux de Dakar et Nairobi. Cependant, il est clair que ces bureaux n'ont pas les ressources qu'il faut pour bien appuyer le Plan. Il sera donc nécessaire de compléter les ressources déjà prévues dans le cadre du Programme ordinaire en raison de la stricte limite imposée au budget ordinaire pour le prochain triennat. La contribution immédiate du Secrétariat consistera en une participation du personnel, tant au siège que dans les Régions ; cette contribution a déjà commencé. Cependant, des ressources supplémentaires, telles qu'un directeur de programme à temps plein, seront nécessaires. Le Conseil est convenu que ces ressources supplémentaires peuvent être obtenues au moyen d'une résolution de l'Assemblée demandant des contributions volontaires.

4.1 **Ressources du Programme ordinaire attribuées au Plan**

Pour commencer, les ressources déjà attribuées aux Bureaux de Nairobi et Dakar (voir l'Appendice A) dans le budget du Programme ordinaire seront essentiellement consacrées à la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique. Elles engloberont :

- la supervision et l'administration générales du Plan de mise en œuvre principalement par le directeur régional (DR) de l'OACI en Afrique ayant le plus d'ancienneté ;
- l'affectation de 75 % du temps des experts régionaux actuels des domaines concernés au Plan de mise en œuvre.

4.2 Ressources supplémentaires nécessaires au Plan

| <i>Activité</i> | <i>Coût total estimatif pour les quatre premières années</i> | <i>Description</i> |
|--|--|---|
| Recrutement d'experts | 2,6 M \$US* | Les évaluations préliminaires donnent à croire que les bureaux régionaux AFI ont besoin d'experts supplémentaires en sécurité des vols, aérodromes, routes aériennes et aides au sol et ATM (RVSM)** ainsi que d'un directeur de programme à temps plein. |
| Formation | 50 000 \$US | Une formation sur les principes de gestion des programmes est une condition essentielle pour toute personne participant à la gestion du Plan. |
| Missions | 250 000 \$US | Il faudrait prévoir des ressources suffisantes pour les déplacements en mission effectués aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan. |
| Réunions du Comité directeur | 120 000 \$US | Il faudrait prévoir des ressources suffisantes pour la tenue des réunions du Comité directeur. Dans la mesure du possible, on fera appel à des solutions fondées sur les technologies de l'information, afin de réduire les coûts. |
| Séminaires et ateliers dans les États | 200 000 \$US | Pour la tenue de séminaires et d'ateliers dans les États. |
| Installations pour le programme | 100 000 \$US | Matériel informatique pour le personnel supplémentaire, fournitures de bureau, communications, mobilier, etc. |
| Total | 3 770 000 \$US | Période de quatre ans |
| Le montant total requis par année s'élève à 945 000 \$US. | | |
| <p>* En supposant cinq fonctionnaires de la catégorie des administrateurs et un de la catégorie des services généraux pour les fonctions administratives.</p> <p>** Le nombre exact d'experts supplémentaires requis dans les divers domaines ne pourra être déterminé qu'après l'exécution des analyses d'écart indiquées au § 4.9.</p> | | |

5. PRÉVISION BUDGÉTAIRE TOTALE

En plus des ressources actuelles du programme régional qui seront affectées à l'exécution de la phase initiale du Plan, un investissement estimé à 3,77 millions \$US sera nécessaire pour la période de quatre ans. Ce total représente un montant de 945 000 \$US par année. Les besoins en ressources, comprenant les déplacements en mission, seront précisés suite à la réalisation des analyses d'écart.

6. SUIVI ET ÉVALUATION

La Commission de navigation aérienne suivra et évaluera la mise en œuvre du Plan, et elle rendra compte au Conseil des résultats obtenus. Cette activité comprendra l'examen des carences constatées par l'APIRG, du rapport APIRG/16, de l'ordre du jour de la réunion régionale spéciale de navigation aérienne prévue et du rapport de cette réunion.

6.1 Calendrier et tâches de suivi et de compte rendu

| <i>Résultat</i> | <i>Auteur du compte rendu</i> | <i>Destinataire du compte rendu</i> | <i>Moment du compte rendu</i> |
|---|-------------------------------|---|-------------------------------|
| Analyse d'écart | DP/DR | Comité directeur | Première réunion |
| Réduction du taux d'accidents dans la Région AFI à une valeur inférieure à la moyenne mondiale | DP/DR | Comité directeur Commission et Conseil | Tous les six mois |
| Augmentation du nombre d'États de la Région AFI qui respectent les normes de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation et les meilleures pratiques de l'industrie | DP/DR | Comité directeur Commission et Conseil | Tous les six mois |
| Qualification d'un nombre suffisant d'inspecteurs et d'autres membres du personnel technique des AAC | DP/DR | Comité directeur Commission et Conseil | Tous les six mois |
| Rapports du programme Rapports au Conseil et à la Commission Rapports d'audit | DP/DR PCO/ISD | Président du Comité directeur | Tous les six mois |
| Rapport à la 37 ^e session de l'Assemblée de l'OACI | DR/PCO/ISD | Assemblée | Trois ans |
| Rapports de l'APIRG | Secrétaire de l'APIRG/PCO | Commission et Conseil | Annuellement |
| Système de questions et réponses fondé sur le web | PCO | Commission | Septembre 2007 |

7. BUDGET ET ARRANGEMENTS DE FINANCEMENT

Une partie du Plan initial sera financée par le budget triennal 2008-2010. Le Secrétaire général et le Conseil fixeront le niveau de financement. Toutefois, des ressources supplémentaires seront nécessaires pour mettre en œuvre le Plan durant la période de quatre ans.

7.1 Nécessité d'une résolution de l'Assemblée

Il y a lieu de rappeler que le Conseil a invité le Secrétaire général à élaborer un projet de résolution de l'Assemblée pour appuyer la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique et demander aux États et à l'industrie d'apporter une aide supplémentaire à cet effort mondial. Il est proposé de solliciter des contributions financières et en nature volontaires des États et des donateurs pour financer le programme. Le 30 mai 2007, le Conseil est convenu de la nécessité d'une résolution de l'Assemblée demandant des contributions volontaires.

L'IATA sera chargée de mobiliser des fonds de l'industrie. Une demande de financement sera aussi adressée à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).

7.2 Budget prévu et plan de travail

| Objectif du programme | Résultat | Délai | Exécution par | Principales activités | Besoins en ressources | Source des fonds | Budget prévu | | | |
|--|--|--------|---|--|-----------------------|------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | | 2007 \$US | 2008 \$US | 2009 \$US | 2010 \$US |
| Élaborer un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, comprenant les besoins en ressources | Plan de mise en œuvre AFI | 2 mois | Secrétariat | Déterminer les acteurs essentiels Déterminer les forces et les éléments porteurs en matière de sécurité, p. ex. bureaux régionaux de l'OACI Déterminer les risques Assurer la coordination avec l'APIRG Planifier une réunion de haut niveau avant la session de l'Assemblée | 5 P 1 GS | RP | | | | |
| Établir les modalités de mise en œuvre | Fonds suffisants Comité directeur Directeur du programme Analyse d'écart Programme des travaux | 5 mois | Conseil Secrétariat Secrétariat DP/ÉP/ Secrétariat/ Commission/ DP/DR/ Secrétariat/ HRB | Établir le budget détaillé du programme Établir un mécanisme de financement Mettre sur pied le Comité directeur du programme Nommer les membres de l'équipe Effectuer une analyse d'écart | | RP | | | | |

| <i>Objectif du programme</i> | <i>Résultat</i> | <i>Délai</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Principales activités</i> | <i>Besoins en ressources</i> | <i>Source des fonds</i> | <i>Budget prévu</i> | | | |
|------------------------------|---|--------------|----------------------|--|------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | | | | | <i>2007 \$US</i> | <i>2008 \$US</i> | <i>2009 \$US</i> | <i>2010 \$US</i> |
| | Installations pour le programme | | | Définir les mesures recommandées hiérarchisées Fournir des locaux pour le programme, du matériel de bureau. Déployer le personnel administratif | | | | | | |
| Exécuter le Plan | Réduction du nombre des carences constatées dans le cadre des audits Réduction du nombre des carences constatées par l'APIRG RAN spéciale AFI (2008/2009) | 3,5 ans | DP | Exécuter les plans d'action de l'USOAP Effectuer des missions d'établissement des faits Effectuer des missions d'assistance Définir les exigences réglementaires Donner des séminaires de formation et une formation en cours d'emploi Fournir une assistance en ligne aux États Établir des systèmes efficaces de compte rendu d'incident et veiller à la mise en place de cadres | | | 530 000 | 530 000 | 530 000 | 530 000 |

| <i>Objectif du programme</i> | <i>Résultat</i> | <i>Délai</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Principales activités</i> | <i>Besoins en ressources</i> | <i>Source des fonds</i> | <i>Budget prévu</i> | | | |
|------------------------------|-----------------|--------------|----------------------|---|------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | | | | | <i>2007 \$US</i> | <i>2008 \$US</i> | <i>2009 \$US</i> | <i>2010 \$US</i> |
| | | | | <p>législatifs et réglementaires appropriés</p> <p>Assurer un suivi continu (comprenant évaluations, audits, etc.)</p> <p>Élaborer des systèmes efficaces de collecte et de mise en commun de données sur la sécurité de l'aviation</p> <p>Veiller à l'efficacité des enquêtes sur les incidents et les accidents</p> <p>Mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité dans les meilleurs délais</p> <p>Établir des systèmes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO)</p> <p>Coordonner les activités de l'Union africaine, de la CAFAC, de l'APIRG et de tous les autres acteurs</p> <p>Planifier la RAN spéciale AFI</p> | | | | | | |

| <i>Objectif du programme</i> | <i>Résultat</i> | <i>Délai</i> | <i>Exécution par</i> | <i>Principales activités</i> | <i>Besoins en ressources</i> | <i>Source des fonds</i> | <i>Budget prévu</i> | | | |
|--|---|--------------|---|--|------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | | | | | <i>2007 \$US</i> | <i>2008 \$US</i> | <i>2009 \$US</i> | <i>2010 \$US</i> |
| Gérer le Plan avec efficacité | Rapports du programme Rapports au Conseil et à la Commission Rapports d'audit EAO Rapports APIRG | | Secrétariat/ Conseil/ Commission/ DP/DR/CD | Tenir des réunions du Comité directeur Examen de la gestion et des audits par l'EAO Examen technique par l'ISD Faire rapport au Conseil et à la Commission Produire les rapports de fin de programme | | | 30 000 \$ | 30 000 \$ | 30 000 \$ | 30 000 \$ |
| Poursuivre le Plan après la période initiale de quatre ans | Commission et Conseil | Après 3 ans | Secrétariat/ Commission/ Conseil | Examiner la nécessité de poursuivre le Plan un an avant la fin de la période de quatre ans | | | | | | |

APPENDICE A

**RESSOURCES DE LA CATÉGORIE ADMINISTRATEURS DES BUREAUX
RÉGIONAUX AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE ET
AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

Bureau Afrique occidentale et centrale (Dakar)

Personnel actuel de la catégorie des administrateurs :

| Services extérieurs | Niveau |
|-------------------------------|--------|
| 1. Directeur régional | P-O |
| 2. Directeur régional adjoint | P-5 |
| 3. CNS | P-4 |
| 4. CNS (Vacant) | P-3 |
| 5. ATM/SAR | P-4 |
| 6. MET | P-4 |
| 7. AIS/Cartes | P-2 |
| 8. Administration | P-2 |
| 9. AGA | P-4 |

Bureau Afrique orientale et australe (Nairobi)

Personnel actuel de la catégorie des administrateurs :

| Services extérieurs | Niveau |
|-------------------------------|--------|
| 1. Directeur régional | P-O |
| 2. Directeur régional adjoint | P-5 |
| 3. CNS | P-4 |
| 4. ATM/SAR | P-4 |
| 5. MET | P-4 |
| 6. ATM/SAR | P-3 |
| 7. Administration | P-2 |
| 8. AGA | P-4 |
| 9. Sécurité des vols | P-4 |

APPENDICE B

ACTEURS/PARTENAIRES ESSENTIELS

Il a été déterminé, dans la perspective de la Feuille de route, que les acteurs étaient les suivants :

Autorités/organisations internationales d'États

- Autorités de l'aviation/organismes de sécurité (FAA des États-Unis, DGAC française, AAC hollandaise, etc.)
- Banque mondiale
- Banque africaine de développement
- Union européenne

Autorités/organisations/regroupements régionaux d'États

- Union africaine (UA)
- CDEAO – Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- SADC – Communauté de développement de l'Afrique australe
- UEMOA – Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
- CENUA – Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

Organismes régionaux de sécurité

- AAMAC – Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile
- CAFAC – Commission africaine de l'Aviation civile (la CAFAC est la commission de l'aviation civile de l'Union africaine)
- AFRASCO – Conseil de sécurité des compagnies aériennes africaines
- ASET – Équipe de renforcement de la sécurité de la Région Afrique et océan Indien
- ASECNA – Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
- BAGASO – Organisme de sécurité de l'aviation du Groupe de l'Accord de Banjul
- FSF – Flight Safety Foundation

Organismes de l'industrie

- IATA – Association du transport aérien international
 - IFALPA – Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
 - Avionneurs : Airbus, Boeing, ATR, etc.
 - AFRAA – Association des compagnies aériennes africaines
 - ACI-Afrique – Conseil international des aéroports – Afrique
 - CANSO – Civil Air Navigation Services Organisation
 - ISSG – Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie
-