

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Abeba, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: 5517 700 Fax: 5517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

SC8650

**CONSEIL EXÉCUTIF**

**Vingt-deuxième session ordinaire**

**21 – 25 janvier 2013**

**ADDIS-ABEBA (ÉTHIOPIE)**

**EX.CL/758 (XXII)**

Original : Anglais

**RAPPORT DE LA COMMISSION SUR LA CONFÉRENCE  
MINISTÉRIELLE SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE,  
16-20 JUILLET 2012, ABUJA (NIGERIA)**

## NOTE INTRODUCTIVE

### INTRODUCTION

1. La Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique a eu lieu du 16 au 20 juillet 2012 à Abuja (République Fédérale du Nigeria), sous le thème: «**L'évaluation de la sécurité aérienne en Afrique**». La Conférence a réuni des ministres des Transports et des experts venus de trente-huit (38) Etats membres de l'Union africaine ainsi que des représentants des Communautés économiques régionales (CER), des institutions spécialisées et des organisations partenaires.

2. La Conférence a été organisée en application d'une décision prise par la deuxième session de la Conférence des ministres des Transports de l'UA tenue à Luanda (Angola), du 15 au 21 novembre 2011 et approuvée par le Conseil exécutif par Décision No. **EX.CL/Dec.682 (XX)** en janvier 2012. La décision est contenue dans le paragraphe 43 du rapport de la Conférence des ministres.

3. Compte tenu du fait que la Conférence n'avait pas été incluse dans le calendrier des réunions de la Commission de l'UA de 2012 et n'a donc pas été budgétisée, les ministres des Transports ont, en raison de l'urgence de la question, décidé que la Conférence soit organisée avec l'appui logistique de la Commission africaine de l'Aviation civile (CAFAC), une agence spécialisée de l'UA, en collaboration avec le Gouvernement de la République fédérale du Nigeria, sous les auspices de la Commission. Les résultats de la Conférence devraient être ensuite soumis à l'examen et à la décision des organes de décision de l'UA.

4. Les travaux de la Conférence ont été présidés par le Bureau élu suivant:

Président:	Angola (Afrique australe)
1 <sup>er</sup> Vice-Président:	Tanzanie (Afrique de l'Est)
2 <sup>ème</sup> Vice-président:	Ghana (Afrique de l'Ouest)
3 <sup>ème</sup> Vice-président:	Cameroun (Afrique centrale)
Rapporteur:	Egypte (Afrique du Nord)

### Questions discutées

5. Les ministres ont pris note de la préoccupation des parties prenantes du secteur de l'aviation en Afrique, à savoir que l'Afrique est à la traîne dans la mise en œuvre des normes internationales et pratiques recommandées en matière de sécurité aérienne. Pour remédier à cette situation, ils ont examiné différentes questions clés ainsi que les défis qui se posent à l'Afrique en matière de sécurité aérienne et ont pris des décisions.

6. L'ordre du jour adopté comportait les principaux points suivants:

- (i) impératifs de la sécurité aérienne;
- (ii) état de mise en œuvre des diverses initiatives pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique.

## CONCLUSIONS

7. A l'issue de leurs travaux, les ministres ont adopté les conclusions suivantes:

- objectifs de la sécurité aérienne et Plan d'action pour l'Afrique;
- déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique.

8. Le Conseil exécutif a été invité à approuver le rapport ci-joint de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique et ses principales conclusions, tels qu'adoptés par la Conférence ministérielle.

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Abeba, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: 5517 700 Fax: 5517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

IE8658

**CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA  
SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE  
16 – 20 JUILLET 2012  
ABUJA (NIGERIA)**

**AU/MIN/AT/Rpt. (IV)**

**RAPPORT DE LA RÉUNION MINISTÉRIELLE**

## RAPPORT DE LA RÉUNION MINISTÉRIELLE

### INTRODUCTION

1. La session ministérielle de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique, ayant pour thème «Évaluation de la performance de la sécurité aérienne en Afrique », s'est tenue au *Transcorp Hilton Hotel* à Abuja, Nigeria, les 19 et 20 juillet 2012. Elle était précédée de la session des experts, du 16 au 18 juillet 2012, qui a vu la participation de 254 délégués représentant 38 États et 15 organisations internationales et États non africains.

### PARTICIPATION

2. Les États membres suivants ont participé à la réunion : Algérie, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République centrafricaine, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Guinée équatoriale, Éthiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Kenya, Liberia, Madagascar, Mali, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Niger, Nigeria, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Swaziland, Tanzanie, Tunisie, Ouganda, Zambie et Zimbabwe.

### CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

3. Les personnalités suivantes ont pris la parole lors de la cérémonie d'ouverture de la conférence.

#### **Allocution du Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Kobeh Roberto GONZALEZ**

4. Le Président de l'OACI a exprimé sa gratitude d'avoir été invité à participer à la conférence ministérielle de haut niveau sur la sécurité aérienne en Afrique. Il a souligné l'importance et les énormes possibilités de croissance du transport aérien au sein du système de transport du continent. Il a ensuite énuméré les défis que rencontre l'industrie de l'aviation en Afrique et s'est appesanti sur le bilan du continent en matière de sécurité aérienne, qui est demeuré sérieusement médiocre.

5. M. Gonzalez a déclaré que l'OACI s'est engagée à aider les États africains à améliorer leur sécurité grâce aux divers programmes et activités mis à leur disposition pour aborder essentiellement les faiblesses identifiées par les audits de sécurité effectués par l'OACI. Il a aussi indiqué que les directeurs régionaux de l'OACI sont prêts à aider, ayant la responsabilité d'œuvrer en collaboration avec les États de leurs régions respectives en vue d'assurer que des solutions sur mesure sont mises en œuvre pour améliorer la sécurité aérienne dans chaque pays.

6. Par ailleurs, le Président a mentionné que l'organisation est prête à aider les États africains à améliorer la sécurité aérienne grâce à la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de 2010 sur la sécurité aérienne, à adopter à Abuja, au Nigeria, ainsi qu'aux politiques de l'UA concernant la sécurité aérienne.

**Allocution du Commissaire à l'Infrastructure et l'Énergie à l'Union africaine, Dr Elham M.A. IBRAHIM**

7. Dr Elham M.A. IBRAHIM, Commissaire à l'Infrastructure et l'Énergie à l'Union africaine, a tout d'abord remercié le Président et le Gouvernement de la République fédérale du Nigeria avant de déclarer que la communauté internationale a inscrit la sécurité comme question prioritaire à l'ordre du jour de l'aviation civile.

8. À cet égard, l'Afrique, en tant que continent, n'est pas à la traîne pour s'attaquer aux problèmes liés à la sécurité aérienne. Toutefois, des mesures correctives sont nécessaires pour permettre à certains États africains qui renforcent la sécurité aérienne à un rythme lent d'en faire de même. À cet égard, elle a souligné que la Deuxième session de la conférence des ministres africains du Transport, tenue en novembre 2011 à Luanda, en Angola, a décidé, entre autres, de tenir la conférence sur la sécurité aérienne en Afrique.

9. Ainsi, elle a conclu en affirmant que l'UA s'attend à ce que l'appui accordé aux États africains par les parties prenantes et les partenaires dans le cadre de l'amélioration de la sécurité aérienne soit fondé sur les conclusions de la présente conférence.

**Message de bienveillance du Président de la Conférence des ministres africains du Transport, l'honorable Augusto da Silva TOMÁS, ministre du Transport de la République d'Angola.**

10. L'honorable Augusto da Silva TOMÁS, ministre du Transport de la République d'Angola, et Président de la Conférence des ministres africains du Transport, a remercié le peuple et le Gouvernement de la République fédérale du Nigeria pour l'organisation efficace de la conférence et la chaleureuse hospitalité accordée à toutes les délégations.

11. L'honorable ministre a rappelé qu'il était nécessaire que le continent renforce sa performance en matière de sécurité aérienne en se conformant aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI, et que les États consolident la coopération entre eux et avec les principales parties prenantes et les partenaires au développement.

12. L'honorable TOMÁS a exprimé le souhait que la mise en œuvre réussie des conclusions de la présente conférence aborderait efficacement la plupart des défis que rencontre l'aviation civile en Afrique en termes de sécurité.

**Allocution d'ouverture du Vice-président de la République fédérale du Nigeria, Son Excellence Monsieur Namadi SAMBO**

13. Souhaitant à tous les délégués la bienvenue dans la capitale fédérale d'Abuja, Son Excellence Monsieur Namadi SAMBO, Vice-président de la République fédérale du Nigeria et représentant le Président de la République fédérale du Nigeria, Son Excellence Monsieur Goodluck JONATHAN (GCFR), a lu le message de ce dernier. Il y est indiqué qu'il était devenu nécessaire d'accroître la sécurité aérienne car le continent ne pouvait permettre à l'industrie de l'aviation de devenir une source de tristesse et de regrets en dépit de son importance.

14. Il a donné l'assurance que le Gouvernement du Nigeria poursuivrait sa collaboration et son partenariat avec les autres États africains et parties prenantes internationales en vue d'améliorer la sécurité aérienne en Afrique. Il a ajouté que l'histoire du Nigeria est un témoignage que la présente situation de la sécurité aérienne en Afrique peut changer grâce à la collaboration entre les États africains.

15. Par ailleurs, cet objectif sera réalisé grâce à la détermination, à l'engagement, au travail acharné et à la concentration. Dans cet esprit, il a félicité le président de l'OACI, M. Roberto Kobeh Gonzalez, pour son appui à la croissance et au développement de l'aviation en Afrique. Sur ces mots, il a déclaré ouverte la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne.

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

16. La réunion a examiné et a adopté l'ordre du jour.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE**

17. Sous ce point de l'ordre du jour, les ministres ont examiné la situation générale de la sécurité aérienne en Afrique, offrant une vue d'ensemble des huit éléments cruciaux du système de surveillance de la sécurité aérienne d'un État, en même temps que les conclusions du programme universel d'audit de la surveillance de sécurité (USOAP) en comparaison avec les résultats globaux fondés sur les audits de l'OACI. La définition de préoccupations majeures en matière de sécurité a été précisée, et il a été demandé de les résoudre promptement. À cet égard, il a été demandé aux États de s'attaquer aux faiblesses particulières sur la base de la mise en œuvre efficace des huit éléments cruciaux de surveillance de la sécurité. Finalement, l'accent a été mis sur une comparaison globale des taux d'accidents et la nécessité pour les autorités réglementaires de mener efficacement le processus de certification avant de délivrer le certificat pertinent.

18. Lors de l'examen de l'interdiction d'exploitation des transporteurs africains par l'Union européenne (UE), il a été noté qu'en dépit de l'amélioration graduelle de la sécurité aérienne, un nombre grandissant de pays africains s'ajoutait à la liste d'interdiction de l'UE. Les discussions étaient également axées sur la portée et

l'étendue de la liste d'interdiction de l'UE et sur ses effets négatifs sur toutes les lignes aériennes africaines. L'absence de transparence et ses effets néfastes sur l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique ont aussi été examinés. À la recherche d'alternatives efficaces pour améliorer la sécurité aérienne sur le continent grâce à l'adoption du Plan d'action d'amélioration stratégique pour la région Afrique-océan Indien (AFI) et en rendant obligatoire l'audit de la sécurité opérationnelle de l'Association du transport aérien international (IOSA) pour tous les transporteurs, la réunion a conclu que la Commission de l'Union africaine, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et toutes les autres parties prenantes doivent être encouragées à conjuguer leurs efforts afin d'établir un cadre de coopération conduisant à des actions équitables et bénéfiques aux deux régions.

19. Boeing a fourni à la réunion leurs statistiques de sécurité pour l'Afrique durant la période 1987-2011. Il semblerait qu'alors qu'une sortie de piste (RE) était le risque le plus élevé en termes d'accident, la perte de contrôle (LOC) et l'impact sans perte de contrôle (CFIT) représentaient les risques les plus élevés en termes de décès. Il a été reconnu que les initiatives de sécurité et des plans détaillés de mise en œuvre doivent être élaborés pour s'attaquer à ces trois risques majeurs.

### **POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : IMPÉRATIFS/**

#### **BESOINS/ASPECTS STRATÉGIQUES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE**

20. Ce point de l'ordre du jour a permis d'examiner l'importance de la sécurité aérienne dans le cadre du transport aérien et du développement économique. Il a été déclaré que, de nos jours, de nombreux États estiment que le transport aérien est le moteur du développement économique et de la croissance. De plus, de solides dispositions en matière de sécurité aérienne contribuent à la durabilité de la croissance économique nationale. Par conséquent, la réunion a conclu que la mise en œuvre accélérée de la Décision de Yamoussoukro est une obligation.

21. La réunion s'est appesantie sur les objectifs et stratégies de la politique africaine en matière d'aviation civile spécifiques à la sécurité aérienne tels qu'ils ont été adoptés par la Conférence des ministres africains du Transport tenue à Luanda, en Angola, en novembre 2011 et entérinés par la 18<sup>ème</sup> Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA. La Conférence susmentionnée a chargé la Commission de l'Union africaine de sensibiliser les États membres à la mise en œuvre immédiate des stratégies de sécurité qui y figurent et a demandé à la CAFAC de mettre en place le mécanisme nécessaire dans le but de définir et surveiller la réalisation des cibles mesurables de sécurité aérienne en Afrique.

22. Les responsabilités des États membres de l'OACI en tant que signataires de la Convention sur l'aviation civile internationale ont été présentées. Les responsabilités des directeurs généraux à assurer la mise en œuvre des obligations de l'État ainsi que leur obligation de rendre compte ont été soulignées, y compris la délivrance de certificat de transporteur aérien (AOC), les conditions, les approbations et les licences à l'issue d'un processus exhaustif et documenté.



23. Sous ce point de l'ordre du jour, les perspectives d'une Fondation pour la sécurité aérienne sur les défis de la sécurité sur les plans de l'exploitation et de la réglementation en Afrique ont été examinées. Les observations et les recommandations sur la Fondation pour la sécurité aérienne concernant les défis de la sécurité sur les plans de l'exploitation et de la réglementation ont été entendues. Les enseignements retenus à partir des initiatives d'aide impliquant des États africains spécifiques, et les conclusions des audits récents des opérateurs africains par la Fondation pour la sécurité aérienne ont aussi été examinés. La réunion a noté qu'il était extrêmement important que l'Autorité de l'aviation civile (CAA) des États africains soit autonome, et que les petits opérateurs africains qui appuient le secteur primaire sont essentiels aux économies en développement. Par ailleurs, il a été noté l'existence d'une importante bibliothèque contenant des informations sur la sécurité auprès de la Fondation pour la sécurité aérienne, à consulter gratuitement par les États africains.

#### **POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT DE MISE EN OEUVRE DES DIFFÉRENTES INITIATIVES**

24. Les discussions ont porté sur le cadre actuel de financement des fonctions réglementaires de sécurité efficace tel la mise en place de CAA autonomes et d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (ORSS), ainsi que sur le rapport sur les conclusions et recommandations du symposium de l'OACI sur les ORSS. L'institution de CAA et d'ORSS autonomes vise à assurer un système de surveillance efficace de la sécurité à l'échelle nationale et régionale. La réunion a convenu à appuyer l'OACI dans sa démarche d'encourager les États à adhérer à un ORSS uniquement, étant entendu que si un État doit adhérer à plus d'un ORSS, il faut établir une coordination étroite entre l'État, les ORSS concernés et les bureaux régionaux de l'OACI.

25. Un rapport d'étape de la réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (AFI RAN, Durban, novembre 2008) sur la mise en œuvre des recommandations et les cibles de rendement a été présenté. Les ministres ont convenu d'appuyer la mise en œuvre des recommandations de la réunion AFI RAN susmentionnée dans leurs États respectifs. Les parties prenantes doivent aussi être encouragées à apporter leur appui dans cette démarche.

26. Un rapport d'étape sur la mise en œuvre des conclusions et recommandations de l'atelier de la CAFAC sur l'exode des cerveaux et la formation a été présenté. Il a été déclaré que l'exode des cerveaux était une préoccupation majeure de par le monde aussi bien qu'en Afrique. Le continent continue de perdre ses compétences en aviation en faveur d'autres régions, et l'atelier convoqué par la CAFAC les 29 et 30 septembre 2009 à Addis Abeba, en Éthiopie, a émis une déclaration énonçant des conseils pour en atténuer les effets négatifs. La réunion a convenu que la CAFAC doit continuer de coordonner les initiatives africaines, et de coopérer, collaborer et coordonner avec des organisations similaires et avec d'autres régions en vue d'assurer que les professionnels de l'aviation sont bien motivés et d'accroître l'emploi de femmes dans l'aviation car il est estimé qu'elles peuvent efficacement combler les lacunes.

27. Par ailleurs, un rapport d'étape sur l'exécution d'un plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (AFI Plan) et sur le Système d'inspection coopératif (AFI-CIS) de la CAFAC a été présenté, fournissant à la réunion les objectifs de l'AFI-CIS et des informations sur les progrès réalisés dans la mise en place et l'exécution du système ainsi que sur les recommandations proposées pour assurer son efficacité. La réunion a convenu d'exhorter les États identifiés comme ayant de sérieux problèmes de sécurité (SSC) et ceux qui siègent actuellement sur le Conseil de surveillance, d'assistance et d'examen (MARB) de l'OACI à collaborer efficacement avec l'AFI-CIS et de demander aux États d'instituer un point focal pour la CAFAC et son AFI-CIS. Il a aussi été noté que les progrès réalisés par le projet AFI-CIS peuvent être améliorés.

28. Rapport sur les conclusions et les recommandations du Sommet sur la sécurité de l'Association du transport aérien international (IATA) pour la région africaine : La réunion a été informée de l'engagement de l'IATA au Plan d'action d'amélioration stratégique conjoint à cinq étapes, visant à aborder les faiblesses en matière de sécurité et renforcer la supervision réglementaire dans la région d'ici 2015. Il s'agit des cinq étapes suivantes : l'adoption et la mise en œuvre d'un système de supervision réglementaire efficace et transparent ; mise en œuvre des mesures de sécurité pour les pistes ; la formation à la prévention de la perte de contrôle ; la mise en œuvre de l'analyse des données de vol (FDA) ; et la mise en œuvre du système de gestion de sécurité.

29. La réunion a été informée de l'indicateur d'excellence des aéroports (APEX) du Conseil international des aéroports (ACI) dans le programme de sécurité développé par l'ACI. L'APEX du programme de sécurité est fondé sur les normes de l'OACI ainsi que sur les bonnes pratiques de l'ACI. L'APEX en matière de sécurité conjugue le mandat de conformité réglementaire avec les réels besoins opérationnels quotidiens des aéroports en vue d'optimiser l'efficacité opérationnelle tout en renforçant les normes de sécurité. La réunion a convenu d'appuyer l'amélioration des normes de sécurité des aéroports en Afrique en reconnaissant l'assistance disponible grâce au programme de sécurité de l'ACI-APEX, et d'encourager les exploitants d'aéroports à se mettre en rapport avec l'ACI pour assistance par le biais de l'APEX dans le programme de sécurité.

30. Au titre de ce point à l'ordre du jour, les questions suivantes sur l'amélioration de la sécurité aérienne, la protection de l'environnement et le développement durable du transport aérien en Afrique ont été soumises :

- processus de certification pour la délivrance d'AOC et identification des SSC ;
- harmonisation et normalisation des cours de formation et coopération entre les institutions de formation aéronautique africaines.

31. À cet égard, la réunion a noté que tous les États ayant des SSC identifiées par l'OACI font face au même problème, notamment la délivrance d'AOC par la CAA de

l'État sans que ne soient complétés tous les aspects du processus de certification, et a convenu d'encourager les États à reconnaître l'importance de compléter de manière satisfaisante un processus AOC exhaustif et documenté avant de délivrer les AOC et les spécifications d'exploitation qui les accompagnent et à prendre des mesures spécifiques pour aborder de toute urgence les SSC identifiées.

32. Dans ce contexte, il est convenu d'encourager les États à appuyer la mise en œuvre du cadre d'harmonisation de la formation aéronautique en Afrique et d'exhorter les institutions de formation à adhérer à l'Association des organisations africaines de formation aéronautique (AATO) et encourager les États à reconnaître l'importance de compléter de manière satisfaisante un processus AOC exhaustif et documenté avant de délivrer les AOC et les spécifications d'exploitation qui les accompagnent et à prendre des mesures spécifiques pour aborder de toute urgence les SSC identifiées.

**POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTABLISSEMENT DES CIBLES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTION POUR L'AFRIQUE**

33. Au titre de ce point de l'ordre du jour, il a été fourni à la réunion un cadre de référence commun sur les initiatives de sécurité aérienne et les cibles de la sécurité aérienne aux fins d'examen et d'adoption en vue de leur mise en œuvre en Afrique en tant que suivi des décisions de la deuxième session de la Conférence des ministres africains du Transport, le 11 novembre à Luanda, en Angola, quand il a été demandé à la CAFAC d'élaborer les cibles de sécurité. La réunion a pris note des cibles de rendement spécifiques et mesurables en matière de sécurité ainsi que les actions visant à surveiller et évaluer l'état de mise en œuvre des différents points, recommandations et initiatives, et a en outre convenu d'adopter les cibles de la sécurité aérienne proposées pour l'Afrique et le plan d'action y afférent, ci-joints comme Annexes A et B.

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE LA DÉCLARATION MINISTÉRIELLE**

34. La réunion a adopté la déclaration sur la sécurité aérienne en Afrique (pièce jointe-Annexe C)

**POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES**

35. L'Égypte a présenté un exposé sur le Système satellitaire de gestion du trafic aérien (ATM) pour l'Afrique et le Moyen-Orient (NAVISAT) et a invité les participants à souscrire à leurs services aéronautiques à base satellitaire et à leurs systèmes de gestion du trafic aérien. Dans ce contexte, l'IATA a proposé que le projet NAVISAT soit coordonné avec l'OACI afin d'assurer l'intégration avec les réseaux existants tels que le réseau VSAT d'Afrique du Nord (NAFISAT), le SADC VSAT II et le réseau satellitaire Afrique-océan Indien (AFISNET). L'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO) a aussi suggéré que l'Égypte et l'Afrique du Sud poursuivent leur collaboration sur les programmes NAVISAT et NAFISAT afin d'éviter le double emploi. La réunion a donc pris note de la requête d'adopter NAVISAT comme un projet du

Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) pour la section sur le transport aérien, ainsi que la requête pour que la CAFAC adopte les exigences relatives à la certification des services aéronautiques par satellite.

36. La réunion s'est réjouie que la 19<sup>ème</sup> Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA ait adopté la décision sur les candidatures africaines au sein du système international- Doc. EX.CL/739(XXI), entérinant, entre autres, la candidature du Dr Alumuyiwa Bernard ALIU, un ressortissant nigérian, à la présidence du Conseil de l'OACI.

**EX.CL/758 (XXII)**  
**Annexe 1**

**DÉCLARATION D'ABUJA**  
**SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Abeba, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: 5517 700 Fax: 5517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE  
SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EN AFRIQUE  
16 – 20 JUILLET 2012  
ABUJA (NIGERIA)**

**AU/MIN/AT/Rpt. (IV)**

**DÉCLARATION D'ABUJA  
SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE**

**DÉCLARATION D'ABUJA SUR  
LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE**

Nous, ministres africains en charge de l'aviation civile, réunis à Abuja, au Nigeria, les 19 et 20 juillet 2012, à l'occasion de la Conférence sur la sécurité aérienne en Afrique, organisées par la Commission africaine de l'aviation civile sous les auspices de la Commission de l'Union africaine (UA) ;

**Conscients de** la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago en 1994 ;

**Conscients du** Traité instituant la Communauté économique africaine signé à Abuja, au Nigeria, en juin 1991 ;

**Conscients de** l'Acte constitutif de l'Union africaine adopté à Lomé, au Togo, le 11 juillet 2002, en particulier ses Articles 14, 15 et 16, confiant à la Commission de l'UA le rôle de coordonner les secteurs du transport, des communications et du tourisme ;

**Conscients de** la Politique africaine d'aviation civile (AFCAP) adoptée par la Deuxième conférence des ministres du Transport de l'UA à Luanda, en Angola, le 25 novembre 2011, et des stratégies et engagements qui y figurent ;

**Conscients de** la nouvelle constitution de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), un organe spécialisé de l'Union africaine, qui est provisoirement entrée en vigueur le 11 mai 2010 ;

**Vu** la Déclaration adoptée par la Deuxième conférence des ministres de l'UA en charge du transport, tenue à Luanda, en Angola, du 21 au 25 novembre 2011, et ultérieurement approuvée par le Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement à Addis Abeba, en Éthiopie, en janvier 2012 ;

**Vu** l'importance de la sécurité aérienne dans le développement de l'industrie du transport aérien de par le monde, et son impact sur le développement économique national, particulièrement en Afrique ;

**Vu** la nécessité impérieuse de continuer d'améliorer la sécurité aérienne en Afrique et la nécessité urgente de trouver immédiatement des solutions durables aux faiblesses constatées dans la supervision de la sécurité ;

**Vu** le Plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité aérienne en Afrique (AFI PLAN) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;

**Préoccupés par :**

1. les restrictions opérationnelles imposées unilatéralement par l'UE sur les lignes aériennes africaines, limitant la participation des lignes aériennes africaines au marché international du transport aérien, et par l'impact négatif qui en résulte sur les économies nationales ;

2. le nombre insuffisant de professionnels aéronautiques compétents/qualifiés pour assurer la sécurité aérienne en Afrique ;
3. les difficultés rencontrées pour mobiliser suffisamment de ressources financières internes en vue de consolider la sécurité aérienne en Afrique ;
4. l'écart parmi les régions dans la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro ;

**Rappelant:**

1. l'importance du transport aérien dans le développement économique du continent, accompagné en particulier d'échanges accrus entre les peuples et de la création de richesse résultant des diverses formes d'échanges ainsi facilitées ;
2. les défis résultant de la mondialisation des économies et la nécessité pour l'Afrique de mettre en œuvre, totalement et efficacement la décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique ;
3. le rôle primordial de la Commission de l'Union africaine en ce qui concerne la direction, la coordination, l'harmonisation, la facilitation et la sensibilisation dans la construction de l'infrastructure économique pour le développement de l'Afrique par le biais du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et son Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) ;
4. le rôle de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), organe spécialisé de l'Union africaine dans le développement de l'industrie de l'aviation civile en Afrique et, en particulier, en tant qu'organe d'exécution de la décision de Yamoussoukro de 1999 ;
5. le rôle crucial des Communautés économiques régionales (CER), des Organismes régionaux de supervision de la sécurité (ORSS) et des Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) dans la mise en œuvre de programmes de sécurité aérienne régionale et de maintien de la navigabilité ;
6. le rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, en particulier, des représentants africains sur le Conseil de l'OACI dans la promotion du développement de l'aviation civile internationale ;

**Réaffirmons:**

1. l'urgente nécessité de mettre en œuvre, aux niveaux national, régional et continental, des stratégies sur la sécurité aérienne en Afrique en vue de promouvoir le transport aérien comme un mode de transport qui contribue considérablement au développement durable et à l'intégration de l'Afrique ;



2. l'urgente nécessité d'établir des organismes régionaux de supervision, de recherche et sauvetage et d'enquêtes sur les accidents comme un moyen de développer et d'appuyer les capacités des États dans la mise en œuvre des obligations internationales et dans la protection des utilisateurs ;
3. la nécessité de mettre en place un mécanisme permanent de consultation entre la Commission de l'Union africaine et la Commission européenne afin d'aborder la question relative à l'interdiction d'accès à l'espace aérien européen par les lignes aériennes africaines ;

**Saluons :**

Les différentes initiatives entreprises par les organisations du secteur sur le continent et par les CER, notamment :

- la mise en œuvre des Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), les ORSS, et l'institution d'organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents (RAIA) ;
- le partenariat entre l'IOSA et l'ACI APEX dans le cadre de programmes de sécurité, outre les initiatives de l'OACI ;

**Nous engageons à:**

1. respecter les engagements de nos États respectifs en matière de sécurité dans le cadre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, y compris assurer la supervision efficace de la sécurité ;
2. assurer la mise en œuvre des objectifs politiques, les engagements, les règlements et les stratégies sur la sécurité aérienne, tels qu'adoptés dans l'AFCAP ;
3. assurer que la sécurité aérienne est dûment considérée dans les plans de développement nationaux des États ;
4. assurer que la législation nationale facilite l'établissement, le renforcement ou le maintien de l'autonomie de l'Autorité de l'aviation civile, lui permettant de disposer de suffisamment de pouvoirs, de sources durables de financement et de ressources pour entreprendre, entre autres, la supervision efficace de la sécurité et la réglementation de l'industrie aéronautique et de déléguer ses fonctions, le cas échéant, aux ORSS ou aux autres États africains ;
5. appuyer la mise en œuvre efficace du Plan mondial de sécurité aérienne de l'OACI, de l'AFI PLAN et de l'AFI-CIS ;
6. assurer la résolution des SSC et des lacunes, y compris la mise en œuvre d'un processus complet et documenté d'AOC ;

7. assurer l'accroissement graduel du taux de mise en œuvre efficace des huit éléments cruciaux de supervision de la sécurité de l'OACI pour atteindre au moins la moyenne mondiale ;
8. assurer la réduction du taux d'accidents d'avion et de décès en Afrique pour atteindre la moyenne mondiale ;
9. assurer que tous les États d'Afrique atteignent le niveau 3 en maturité globale dans le cadre de chaque Initiative de sécurité mondiale (GSI) du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) ;
10. assurer que les organisations de formation aéronautique en Afrique atteignent la réputation en tant que centres d'excellence internationaux ;
11. appuyer l'AFCAC pour lui permettre de jouer son rôle efficacement ; et
12. demander à l'OACI, la CAFAC, l'IATA, l'ACI et la CANSO de contribuer au processus de l'UA sur la construction et le développement après un conflit ou une catastrophe naturelle concernant l'aviation.

**Décidons de ce qui suit :**

- a) travailler de concert pour accomplir et mettre en œuvre les mesures contenues dans le plan d'action et les cibles de la sécurité adoptées par la présente déclaration dans les délais prévus ;
- b) établir des mécanismes efficaces de suivi et de rapports pour la présente déclaration, d'autres résolutions et initiatives régionales ;
- c) prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer des opérations aériennes sûres en Afrique, y compris un processus d'AOC complet et documenté et une supervision efficace de toutes les compagnies aériennes africaines ;
- d) prendre des mesures en vue de mettre en place des ORSS et des RAIA comme un moyen de développer les capacités des États en matière de sécurité ;
- e) encourager les CER à faire transiter leurs COSCAP en ORSS;
- f) encourager les États à s'abstenir de tout redoublement de services en adhérant à plus d'une ORSS ;
- g) demander à la CAFAC de développer des plans coopératifs afin de faciliter la collaboration bilatérale et multilatérale dans l'enquête sur les accidents, la recherche et le sauvetage ;
- h) assurer que les autorités compétentes signent avec la CAFAC le Protocole d'accord sur l'AFI-CIS, fournir des inspecteurs et utiliser l'aide disponible par le biais du CIS ;

- i) démontrer l'engagement et la volonté de participer efficacement aux initiatives de coopération régionale comme un moyen de renforcer les capacités de supervision de la sécurité aérienne ;
- j) fournir des ressources et appuyer la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI spécifiques à chaque État visant à aborder les faiblesses de la sécurité et utiliser l'aide disponible grâce à l'OACI ;
- k) accélérer la mise en œuvre des conclusions et recommandations de la réunion spéciale de l'AFI RAN tenue à Durban, en Afrique du Sud, en novembre 2008 ;
- l) assurer la mise en œuvre des recommandations des réunions de l'APIRG (Groupe régional de planification et de mise en œuvre-AFI) et du RASG-AFI ;
- m) prendre les mesures appropriées en vue d'accélérer la ratification de la constitution de la CAFAC et assurer que les contributions sont versées à temps et que les arriérés dus à la CAFAC sont réglés dans leur totalité ;
- n) exhorter les autorités compétentes à accéder aux instruments internationaux de droit aérien applicables et à les ratifier et, prioritairement, à ratifier la Convention du Cap et son Protocole en vue de faciliter l'acquisition d'une flotte aéronautique moderne ;
- o) appuyer les initiatives des partenaires au développement et des parties prenantes majeures en vue de consolider la sécurité aérienne en Afrique, ainsi que d'autres initiatives et partenariats dans le cadre de la sécurité aérienne en Afrique ;
- p) participer activement à toutes les réunions de haut niveau de l'OACI visant à promouvoir la sécurité.

**Lançons un appel solennel** à l'OACI, à la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (UNECA), à la Banque africaine de développement (BAD) et à tous les partenaires au développement de l'aviation civile afin qu'ils appuient le programme de l'Union africaine en matière de sécurité aérienne ;

**Exhortons** les États africains et les CER à encourager la coopération dans le sous-secteur du transport aérien ;

**Adoptons** le Plan d'action et les Cibles de sécurité joints à la présente Déclaration.

**Fait et adopté à Abuja, République fédérale du Nigeria en ce jour du 20 juillet 2012.**

**EX.CL/758 (XXII)**  
**Annexe 2**

**PLAN D'ACTION SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Abeba, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: 5517 700 Fax: 5517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA  
SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE  
16 – 20 JUILLET 2012  
ABUJA (NIGERIA)**

**AU/MIN/AT/Rpt. (IV)**

**PLAN D'ACTION SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE**

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
<b>A. MISE EN OEUVRE DES EXIGENCES POLITIQUES, INSTITUTIONNELLES ET RÉGLEMENTAIRES</b>						
A.1	Assurer la mise en œuvre par les États des obligations de sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI et mettre en œuvre le GASP et le GANP de l'OACI ;</li> <li>- Mettre judicieusement en œuvre l'octroi de licence au personnel, les exigences en matière d'opérations aériennes et de navigabilité ;</li> <li>- Assurer que les cinq (5) phases du processus de certification sont complétées avant la délivrance du certificat d'exploitation aérienne (COA) ;</li> <li>- Notifier l'OACI de toute différence entre les SARP de l'OACI et les règlements nationaux ;</li> <li>- Établir des mécanismes efficaces afin d'aborder les lettres de l'OACI aux États et contrôler la conformité aux SARP de l'OACI ;</li> <li>- Se conformer aux protocoles d'accord sur l'USOAP et l'ICVM (Gestion interactive de la valeur client) de l'OACI ;</li> <li>- Mettre en œuvre efficacement et promptement les plans d'action de l'OACI taillés sur mesure pour les États ayant de sérieuses préoccupations de sécurité (SSC) ;</li> <li>- Mettre en œuvre promptement les plans d'action correctifs afin d'aborder les déficiences</li> </ul>	Rapports de la CAFAC sur les programmes et les initiatives des partenaires.	CAFAC	États, CAFAC, Commission de l'UA, CER, AFRAA, partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Action continue</li> <li>2013</li> <li>2017</li> <li>2015</li> </ul>

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
		identifiées par les audits menés par l'OACI ; - Accélérer la certification des aéroports internationaux.				
A.2	Établir et/ou rehausser les systèmes de réglementation et de supervision efficaces de l'aviation civile	- Examiner la législation nationale sur l'aviation civile (lois primaires et règlements) conformément aux SARP de l'OACI ; - Établir et/ou renforcer l'autonomie des Autorités de l'aviation civile (CAA) avec les pleins pouvoirs d'application de la réglementation et de surveillance ; - Assurer la séparation fonctionnelle des responsabilités réglementaires et celles de la prestation des services ; - Assurer que les CAA nationales sont adéquatement financées et sont pourvues de ressources financières durables obligatoires.	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, la Commission de l'UA, CAFAC, CER.	2013
A.3	Assurer la mise en œuvre des objectifs et des stratégies de la politique de la CAFAC sur la sécurité de l'aviation.	- Examiner les politiques et les documents stratégiques de l'aviation civile nationale et régionale afin d'y incorporer les dispositions de l'AFCAP et aligner les règlements nationaux et régionaux sur ceux de l'AFCAP.	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, Commission de l'UA, CAFAC, CER.	2013
A.4	Assurer la mise en œuvre des cibles de sécurité de l'aviation africaine.	- Mettre en œuvre toutes les cibles de sécurité de haut niveau adoptées par les ministres et adhérer au calendrier agréé. En outre : - Atteindre un minimum de réduction annuelle de 10 % en termes de manque de mise en œuvre effective de	Rapports de la CAFAC.	CAFAC	États, CAFAC ; Commission de l'UA, CER.	Mise en œuvre immédiate et évaluation annuelle

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
		<p>l'AFI par les États sur une période de trois ans (2012-2013-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un délai maximum de deux ans (2012-2013) pour la suppression de tous les États d'AFI de la liste d'États en ce qui concerne les SSC et MARB.</li> <li>- Assurer que tous les États africains atteignent le niveau 3 de maturité en termes de sécurité (plus de 60 % de mise en œuvre effective réelle des SARP de l'OACI) à 2015.</li> </ul>				
A.5	Rehausser la sécurité aérienne pour le transport aérien et le développement économique durables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Établir des mécanismes efficaces de suivi et de rapports pour les résolutions ministérielles africaines, les plans d'action et les autres initiatives régionales ;</li> <li>- Etablir la synergie entre les ministres en charge du transport, du commerce, du tourisme, des finances, du développement économique, des affaires internationales/étrangères, etc. aux niveaux national et régional ;</li> <li>- Assurer que la sécurité aérienne est dûment considérée au niveau des plans nationaux de développement des États ;</li> <li>- Fournir un environnement propice aux lignes aériennes africaines par le biais de la mise en œuvre accélérée et complète de la DY ;</li> <li>- Établir un mécanisme permanent de consultation afin d'éviter l'interdiction de lignes aérienne africaines</li> </ul>	Rapports de la Commission de l'UA dans le cadre de l'IAIDA	<p>Commission de l'UA</p> <p>Commission de l'UA</p> <p>États</p> <p>Commission de l'UA</p>	<p>États, Commission de l'UA, CER, CAFAC</p> <p>Commission de l'UA, CER, États</p> <p>États, CAFAC, CER, AFRAA</p> <p>États, Commission de l'UA, CAFAC, CER, AFRAA.</p>	<p>2012</p> <p>Mise en œuvre immédiate.</p> <p>Action continue</p> <p>2012</p>



N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
		pour des raisons de sécurité.				
A.6	Accéder aux instruments pertinents du droit aérien international et les ratifier.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accélérer la ratification de la constitution de la CAFAC ;</li> <li>- Ratifier la convention du Cap et son Protocole afin de faciliter l'acquisition de flottes aériennes modernes.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, Commission de l'UA, CER, partenaires.	2012  2013
<b>B. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS</b>						
B.1	Rehausser l'efficacité des fonctions nationales de supervision de la sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Former le personnel de direction des Autorités de l'aviation civile afin d'accroître la sensibilisation à la sécurité ;</li> <li>- Accroître la résolution des déficiences observées durant la supervision de la sécurité et renforcer les capacités des inspecteurs de la sécurité à cet égard ;</li> <li>- Fournir des outils convenables, des facilités et des ressources aux inspecteurs de la sécurité et au personnel aéronautique majeur ;</li> <li>- Assurer la déontologie professionnelle et l'intégrité des inspecteurs de la sécurité en matière de supervision de la sécurité et de résolution efficace des déficiences observées ;</li> <li>- Contribuer à la reconstruction et au développement à la suite d'un conflit ou d'une catastrophe naturelle dans les États concernés.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, Commission de l'UA, CER, partenaires.	Action continue.
B.2	Améliorer la durabilité des	- Recruter un nombre suffisant d'inspecteurs de	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC,	Action continue

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
	inspections de qualité.	<p>la sécurité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Former un nombre suffisant d'inspecteurs de la sécurité afin d'atteindre la capacité durable, y compris la formation d'inspecteurs de la sécurité du gouvernement (GSI) ;</li> <li>- Améliorer le plan de rémunération et d'incitation salariale des inspecteurs et promouvoir la transparence dans la gestion des ressources humaines ;</li> </ul>			Commission de l'UA, CER, partenaires.	
B.3	Consolider la synergie des réglementation s/ harmoniser les critères opérationnels.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer la coopération régionale et sous-régionale grâce à la définition de critères communs et l'harmonisation des règlements ;</li> <li>- Mettre en œuvre des mécanismes régionaux en vue de fournir l'aide bilatérale et multilatérale aux États, le cas échéant, y compris l'utilisation régionale ou sous-régionale d'inspecteurs.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, Commission de l'UA, CER, partenaires	Action continue
B.4	Renforcer les capacités des organisations régionales et sous-régionales en matière de supervision de la sécurité et d'enquêtes sur les accidents.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accélérer la mise en place et la mise en œuvre totale des ORSS ;</li> <li>- Renforcer et transformer les COSCAP existants en ORSS ;</li> <li>- Accélérer la mise en place d'organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents (RAIA) ou d'initiatives similaires.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, Commission de l'UA, CER, partenaires.	2012-2014
<b>C. MISE EN OEUVRE DES INITIATIVES ET RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ</b>						
C.1	Assurer la	- Accélérer la mise en	Rapports de la	CAFAC	États,	2012-2015

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
	mise en œuvre des conclusions et recommandations de la réunion spéciale d'AFI RAN	œuvre de toutes les recommandations et du cadre et des cibles de rendement sur la sécurité et l'efficacité ;  - Mettre en œuvre les recommandations relatives au suivi des réunions APIRG et RASG ;	CAFAC		CAFAC, CER, partenaires	Action continue
C.2	Assurer la mise en œuvre d'AFI Plan	- Collaborer avec l'OACI et la CAFAC dans la mise en œuvre du programme de travail d'AFI Plan	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, CER, partenaires	Mise en œuvre immédiate
C.3	Assurer la mise en œuvre efficace d'AFI-CIS	- Signer le Protocole d'accord sur l'AFI CIS avec la CAFAC ;  - Aider la CAFAC à mettre en place un corps d'inspecteurs en fournissant un personnel qualifié ;  - Établir une collaboration efficace avec le personnel de la CAFAC et de l'AFI-CIS lors de leur intervention dans la rectification des faiblesses au cours de leurs missions aux États.	Rapports de la CAFAC	CAFAC	CAFAC, CER, partenaires	Mise en œuvre immédiate  Action continue
C.4	Développer l'harmonisation et la normalisation des cours de formation et la coopération entre les institutions africaines de formation aéronautique.	- Assurer que les procédures, les compétences nécessaires et le processus d'approbation des centres nationaux de formation aéronautique sont conformes aux pratiques internationales ;  - Collaborer avec les initiatives panafricaines de formation aéronautique ;  - Renforcer les capacités des institutions de formation aéronautique	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CAFAC, CER, ATO, partenaires	2012-2015

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
		existantes afin qu'elles répondent aux besoins actuels et futurs du système aéronautique.				
C.6	Assurer la mise en œuvre des initiatives de sécurité par les parties prenantes de l'industrie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer la collaboration continue des États avec l'industrie grâce à la mise en œuvre de GASR, RASG et RAST, etc.</li> <li>- Assurer que les lignes aériennes respectent les exigences de l'IOSA ;</li> <li>- Assurer que les aéroports tirent profit de l'initiative l'ACI APEX.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CER, AFRAA, CAFAC, partenaires	Action continue
<b>D. GESTION DE LA SÉCURITÉ ET MESURES DE RÉDUCTION DES ACCIDENTS</b>						
D.1	Assurer un accent prioritaire sur la mise en œuvre des mesures fondamentales de supervision de la sécurité ;	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exiger que les opérateurs respectent les règlements relatifs à la délivrance des permis, à l'exploitation et la navigabilité aérienne ;</li> <li>- Mener régulièrement des inspections au sol des lignes aériennes ;</li> <li>- Assurer le suivi des rapports d'inspection et la surveillance des exploitants en vue de rectifier les défaillances ;</li> <li>- Eliminer à temps les SSC et les défaillances identifiées au cours des audits par l'OACI.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CER, AFRAA, CAFAC, partenaires	Action continue
D.2	Aborder les questions de sécurité émergentes	Aborder les enjeux opérationnels majeurs, c'.-à-d. sécurité des pistes (incursions/excursion de piste) ; CFIT, LOC, etc.	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CER, AFRAA, CAFAC, partenaires	2015
D.3	Mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)	- Mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSP) et des programmes régionaux de supervision (RSP) ;	Rapports de la CAFAC	CAFAC	États, CER, AFRAA, CAFAC, partenaires	<b>2015</b>

N°	OBJECTIFS	ACTIVITÉS ET ACTIONS	SOURCES DES INDICATEURS	INSTI-TUTION PRINCIPALE	STRUCTURE S ENGAGÉES	PÉRIODE
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer que tous les exploitants et les prestataires de services mettent en œuvre les SGS ;</li> <li>- Établir une culture de la sécurité au sein du système de l'aviation civile et créer un environnement propice à la promotion et au maintien d'une telle culture ;</li> <li>- Mettre en œuvre des systèmes de déclaration obligatoire ainsi que volontaire, n'entraînant pas de mesures disciplinaires ;</li> <li>- Assurer la saisie, le traitement et l'analyse des données relatives à la sécurité en temps voulu ;</li> <li>- partager les données et l'information sur la sécurité dans le respect strict du code de conduite de l'OACI sur la protection de l'information sur la sécurité.</li> </ul>				
D.4	Assurer que l'enquête sur des accidents est menée de manière satisfaisante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effectuer des enquêtes indépendantes sur les accidents afin de garantir l'impartialité des enquêtes et des recommandations de sécurité ;</li> <li>- Assurer la publication en temps voulu des rapports des accidents et des incidents ainsi que la mise en œuvre des recommandations de sécurité émanant des enquêtes sur les accidents.</li> </ul>	Rapports de la CAFAC.	CAFAC	États, CER, AFRAA, CAFAC, partenaires	Action continue

**EX.CL/758 (XX)**  
**Annexe 3**

## **CIBLES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE POUR L'AFRIQUE**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Abeba, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: 5517 700 Fax: 5517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR  
LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE  
16 – 20 JUILLET 2012  
ABUJA, NIGERIA**

**AU/MIN/AT/Rpt. (IV)**

**CIBLES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE POUR L'AFRIQUE**

## **CIBLES DE LA SECURITE AERIENNE POUR L'AFRIQUE**

### **Améliorer le niveau de la sécurité aérienne en Afrique**

Réduire graduellement le taux d'accidents en Afrique en vue de se conformer à la moyenne mondiale d'ici fin 2015 :

- (i) réduire de 50 %, d'ici fin 2015, les accidents et incidents graves liés à la piste ;
- (ii) réduire de 50 %, d'ici fin 2015, les accidents et incidents graves CFIT (impact sans perte de contrôle).

### **Mettre en œuvre une supervision réglementaire efficace et indépendante**

- a. instituer des Autorités de l'aviation civile détenant la pleine autonomie, les pleins pouvoirs et l'indépendance, et dotées de sources de financement durables et de ressources leur permettant d'entreprendre une supervision de la sécurité efficace et la réglementation de l'industrie aéronautique (ou de déléguer leurs responsabilités aux ORSS le cas échéant (d'ici fin 2013) ;
- b. encourager les États de résoudre, de toute urgence toutes les SSC occasionnées par un État en permettant au titulaire d'une autorisation ou approbation d'exercer les privilèges qui y sont attachés en l'absence de conformité aux normes minimales de l'État ou de l'OACI :
  - (i) existant à 2013 ;
  - (ii) nouvellement identifié dans un délai d'une année de l'identification.
- c. établir des calendriers et fournir des ressources pour la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI/l'Etat d'ici 2013 ;
- d. augmenter graduellement le taux de mise en œuvre efficace (EI) des résultats USOAP de l'OACI à pas moins de 60 % (35 % de tous les États africains d'ici fin 2013, 70 % à fin 2015 et 100 % à fin 2017) ;
- e. recommander aux États de mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSP) et d'assurer que tous les prestataires de services mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) d'ici fin 2015 ;
- f. certifier tous les aérodromes internationaux d'ici fin 2015 ;
- g. insister que tous les transporteurs africains de compléter un IOSA d'ici fin 2015.

Ces engagements démontreront la volonté politique d'améliorer la sécurité aérienne, ouvrant ainsi la voie à l'importante annonce, lors de la plénière de la CAFAC en avril/mai 2013 et de l'assemblée de l'OACI en septembre/octobre 2013, à l'effet que des progrès auront été accomplis par la communauté africaine. Ces résultats indiqueront également que le Plan régional complet de mise en œuvre de l'OACI (AFI Plan) et l'aide soutenue et ciblée des partenaires internationaux auront produit des résultats tangibles.



2012

# Report of the ministerial conference on Aviation safety in Africa Abuja, Nigeria, 16 – 20 July 2012

African Union

African Union

---

<http://archives.au.int/handle/123456789/4299>

*Downloaded from African Union Common Repository*