

Safety | Sécurité

Championing Regional Safety Coordination for Better skies in Africa
 Promouvoir la coordination régionale de la sécurité pour de meilleurs ciels africains

Introduction

African Airlines Association (AFRAA) membership represents more than 85% of the African traffic. The Association recently adopted a new vision: “A sustainable, interconnected, and affordable Air Transport industry in Africa where African Airlines become key players and drivers to African economic development.”

Safety remains the priority of the Association among its strategic objectives. Hence, AFRAA is championing the regional safety coordination for better skies in Africa.

Air transport in Africa

Africa’s population accounts for 16% of the world population yet, Africa’s share of global trade is only 2%; its landmass could accommodate the USA, India, China, Mexico, Argentina, and even more States as displayed in the map. While these States score more than 50% of the world air traffic, Africa achieves only 2.2% of the global traffic.

Air Transport is the convenient means to handle the modest air traffic on very long distances across Africa massive Continent. The Single African Air Transport Market (SAATM) and the African Continent Free Trade Agreement (AfCFTA) jointly provide formidable opportunities to develop aviation, enable regional integration, and ease African economies’ participation in the global marketplace. Each of both initiatives influences the development of the other in a virtuous cycle positively.

Implementation of SAATM will enhance intra-African connectivity thus further support the growth of trade within the African continent. Coordinated efforts towards the implementation of both SAATM and AfCFTA could boost air traffic growth well above the forecasted 5% annual rate.

Aviation safety results in Africa

However, Africa’s safety results constituted impediments to high potential high traffic growth rates for the past several decades. Fortunately, the regional and international aviation community acknowledged the unacceptable safety performances and worked relentlessly to develop suitable safety initiatives. Subsequently, African ministers in charge of Aviation adopted Abuja Aviation Safety Targets in 2012.

Since then, the joint endeavours of the stakeholders are yielding encouraging safety results. During three consecutive years (2016, 2017, and 2018), no hull loss of a jet aircraft occurred in a commercial flight in the Region.

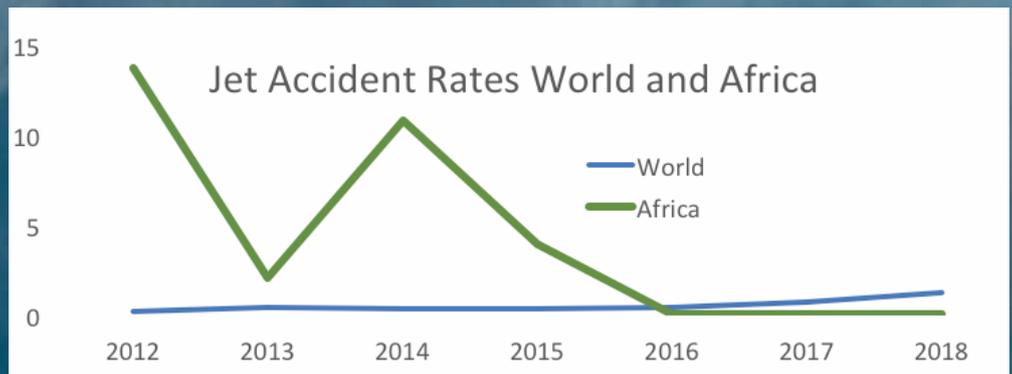
AFRAA regional safety approach

To address public perception about the safety of African operators, aviation stakeholders need to continue coordinated efforts to safeguard the commendable performance achieved from 2016 to 2018. Therefore, AFRAA articulates its safety strategy on five pillars towards the strengthening of safety in flight operations in Africa.

Cooperative approach in safety improvement in Africa – Abuja safety targets

AFRAA urges States to ensure the implementation of all the Abuja Aviation Safety Targets. States should take advantage of the regional cooperative approach to attain the targeted rate of 60% of effective implementation through the AFCAC AFI Cooperative Inspectors Scheme (AFI CIS) or the delegation of safety oversight functions to empowered RSOOs.

AFRAA keeps abreast of all aspects of Africa’s safety improvement through its participation in Regional Aviation Safety Group (RASG-AFI) activities



and other regional safety initiatives. In the framework of its Technical, Operations, and Training Committee, AFRAA collects operators' challenges and voices the same at the regional meetings.

Operational compliance of African carriers with international standards

AFRAA requires successful IOSA or ISSA audits for its membership. Therefore, AFRAA assists African airlines for the relevant audit preparedness. As the number of African airlines on the IOSA Registry increases, the number of AFRAA members rises potentially.

It is an AFRAA policy to extend membership to African airlines operating small aircraft not eligible for IOSA. AFRAA nurtures and prepares such operators to achieve ISSA and join the Association as associate members.

In the spirit to enhance further safety in the operations of African air carriers, AFRAA is committed to promoting IOSA, ISSA, ISAGO, and IGOM. Beyond IATA initiatives, AFRAA encourages airports, air navigation service providers, and States to improve their respective compliance with international standards through relevant assessments.

Data-driven safety management

AFRAA believes that the Association and its members need to embrace the industry trend related to the "big data and artificial intelligence." AFRAA has established a data department in the Secretariat to facilitate air transport analyses, including safety. To introduce the data-driven decision-making process in the industry, AFRAA plans and conducts courses on Quality

Management System (QMS) and Safety Management System (SMS) every year. It is AFRAA's view that the consistent practice of SMS will enhance operational safety performance in Africa.

Infrastructure safety

Africa and Indian Ocean (AFI) Air Traffic Service (ATS) Incident Analysis Group (AIAG) is a multi-stakeholder collaboration aimed at identifying and addressing the causal factors for aviation safety occurrences resulting in the loss of separation in the AFI Region. AIAG data were instrumental in the implementation of Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) in Africa. Air navigation incident reporting and analysis at the regional level continue to contribute to the upgrading of ANS infrastructure safety in Africa.

AFRAA urges its members to report ATS incidents in the FIRs where they occur and send copies of these reports to the IATA Regional Office to populate the regional ATS incident database. AFRAA Secretariat is engaged in the multi-stakeholder collaboration annual activities to participate in the continuous improvement of infrastructure safety in Africa.

In the framework of its Technical, Operations, and Training Committee, AFRAA collects ground operation safety challenges with the view to conveying the same to the airports. The Secretariat urges member airlines to participate in Runway Safety Teams at various airports, as runway related accidents are prominent in Africa.

Fleet modernisation

The African Development Bank has issued the "Framework and Guidelines to Support the Aviation Sector." The document defines how the Bank can effectively

contribute to the harmonized and coordinated development of the aviation sector across Africa, leveraging its expertise, experience, and resources.

The interest of the Bank in the aviation sector, providing an additional funding option, could influence positively financial access cost to modern aircraft through direct acquisition or leasing. Backed to the Cape Town Convention, African airlines could access modern fleet through the exploration of the AfDB leverage, the existing Export Credit Agencies (ECA), and aircraft lessors. AFRAA urges member airlines to engage in fleet modernisation in efforts towards the improvement of public perception of their image.

Conclusion

Air transport stimulates regional integration, and it remains instrumental in supporting trade and tourism development in Africa. Negative safety perception could slowdown air transport contributions to the economic development of the Region.

Safety is improving continuously since 2012 towards the Abuja Aviation Safety Targets. AFRAA believes that African aviation will perform better safety performance even faster; it simply requires that aviation stakeholders continue coordinated efforts along five pillars:

- i. Cooperative Approach in Safety Improvement in Africa – Abuja Safety Targets;
- ii. Operational Compliance of African carriers with International standards;
- iii. Data-driven Safety Management;
- iv. Infrastructure Safety and;
- v. Fleet Modernisation. 📍



Introduction

Les compagnies aériennes africaines membres de l'AFRAA représentent plus de 85% du trafic africain. L'Association a récemment adopté une nouvelle vision: «Une industrie du transport aérien viable, interconnectée et accessible aux africains, dans laquelle les compagnies aériennes africaines deviennent des actrices et moteurs du développement économique du continent.»

La sécurité demeure la priorité de l'Association parmi ses objectifs stratégiques. C'est pour cette raison que l'AFRAA promeut la coordination régionale de la sécurité pour de meilleurs cieux africains.

Le transport aérien africain

La population africaine représente 16% de la population mondiale, pourtant la part de l'Afrique dans le commerce mondial n'est que de 2%; sa masse terrestre pourrait contenir les Etats-Unis, l'Inde, la Chine, le Mexique, l'Argentine, et beaucoup d'autres pays comme indiqué sur la carte. Bien que ces États représentent plus de 50% du trafic aérien mondial, l'Afrique ne pèse que 2,2% de ce trafic.

Le transport aérien est le moyen le plus pratique de gérer le trafic aérien modeste sur de très longues distances à travers le vaste continent africain. Le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) et la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) fournissent ensemble d'énormes possibilités de développer l'aviation, permettre l'intégration régionale, et faciliter la participation des économies africaines au marché mondial. Chacune de ces deux initiatives influe positivement sur le développement de l'autre dans un cercle vertueux.

La mise en œuvre du MUTAA renforcera la connectivité intra-africaine et stimulera ainsi davantage la croissance des

échanges commerciaux au sein du continent africain. Des efforts concertés en vue de la mise en œuvre du MUTAA et de la ZLECA pourraient stimuler la croissance du trafic aérien bien au-delà du taux annuel prévu de 5%.



Résultats en matière de sécurité de l'aviation en l'Afrique

Neanmoins, les résultats en matière de sécurité de l'aviation en Afrique ont freiné la croissance rapide potentielle du trafic depuis plusieurs décennies. Heureusement, la communauté régionale et internationale de l'aviation a reconnu le fait que les performances du continent en matière de sécurité étaient inacceptables et a travaillé sans relâche pour développer des initiatives sécuritaires appropriées. Par la suite, les ministres africains chargés de l'aviation ont adopté les objectifs de sécurité d'Abuja en 2012.

Depuis lors, les efforts communs des parties prenantes portent déjà des fruits encourageants. Pendant trois années consécutives (2016, 2017 et 2018), aucune perte de coque d'avion à réaction n'a été enregistrée sur un vol commercial dans la région.

L'approche régionale de l'AFRAA en matière de sécurité

Pour résoudre le problème lié à la perception par le public de la sécurité des opérateurs africains, les acteurs de l'aviation doivent continuer à déployer des efforts concertés pour préserver les performances louables accomplies entre 2016 et 2018. Par conséquent, l'AFRAA articule sa stratégie de sécurité autour de cinq piliers en vue du renforcement de la sécurité des vols en Afrique.



Approche coopérative pour améliorer la sécurité en Afrique – les objectifs de sécurité d'Abuja

L'AFRAA exhorte les États à assurer la mise en œuvre de tous les objectifs de sécurité d'Abuja. Les États devraient tirer parti de l'approche coopérative régionale pour atteindre le taux cible de 60% de mise en œuvre effective par le biais du Programme d'inspection coopératif (AFI CIS) ou de la délégation des fonctions de supervision de la sécurité aux ORSS autonomes.

L'AFRAA se tient au courant de tous les aspects de l'amélioration de la sécurité en Afrique grâce à sa participation aux activités du Groupe régional de sécurité de l'aviation civile (RASG-AFI) et d'autres initiatives régionales en matière de sécurité. Dans le cadre de son Comité technique, des opérations et de la formation, l'AFRAA prend note des défis auxquels les opérateurs sont confrontés et les présente aux acteurs concernés lors des rencontres régionales.

La conformité opérationnelle des transporteurs africains aux normes internationales

L'AFRAA exige que ses membres passent les audits IOSA ou ISSA. Pour ce faire, l'AFRAA aide les compagnies aériennes africaines à se préparer à ces audits. A mesure que le nombre de compagnies africaines certifiées IOSA augmente, le nombre de membres potentiels de l'AFRAA augmente aussi.

L'AFRAA a décidé d'accueillir parmi ses membres les compagnies africaines exploitant de petits avions qui ne sont pas éligibles pour IOSA.

Elle les accompagne et les prépare à passer l'audit ISSA et à adhérer à l'Association en qualité de membres associés.

Dans le souci de renforcer davantage la sécurité opérationnelle des transporteurs aériens africains, l'AFRAA est déterminée à promouvoir IOSA, ISSA, ISAGO et IGOM. Au-delà des initiatives de l'IATA, l'AFRAA encourage les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les États à améliorer leur niveau de conformité aux normes internationales respectives en se soumettant aux évaluations requises.

La gestion de la sécurité axée sur les données

L'AFRAA estime que l'association et ses membres doivent adopter la tendance observée dans l'industrie, qui consiste à utiliser le «big data et l'intelligence artificielle». L'AFRAA a mis en place un service de données au sein du Secrétariat pour faciliter l'analyse de données du transport aérien, y compris celles relatives à la sécurité. Pour introduire le processus de prise de décision fondée sur des données dans l'industrie, l'AFRAA programme et conduit des formations sur le système de gestion de la qualité (SGQ) et le système de gestion de la sécurité (SGS) chaque année. L'AFRAA estime que la pratique constante du SGS améliorera les performances en matière de sécurité opérationnelle en Afrique.

La sécurité des infrastructures

Le Groupe d'analyse des incidents (AIAG) des services de la circulation aérienne pour la région Afrique et Océan Indien (AFI) est une collaboration pluripartite visant à identifier et aborder les facteurs de causalité des événements de sécurité de l'aviation entraînant la perte de la séparation dans la région AFI. Les données de l'AIAG ont joué un rôle clé dans la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en Afrique.

La déclaration et l'analyse des incidents de circulation aérienne au niveau régional continuent de contribuer à l'amélioration de la sécurité des infrastructures SNA en Afrique.

L'AFRAA exhorte ses membres à signaler les incidents ATS dans les FIR où ils se produisent et envoyer des copies de ces rapports au Bureau régional de l'IATA pour alimenter la base de données des incidents régionaux ATS. Le Secrétariat de l'AFRAA est engagé dans les activités annuelles de collaboration pluripartite pour participer à l'amélioration continue de la sécurité des infrastructures en Afrique.

Dans le cadre de son Comité technique, des opérations et de la formation, l'AFRAA recense les problèmes de sécurité au sol en vue de les porter à la connaissance des aéroports. Le Secrétariat invite les compagnies aériennes membres à participer aux équipes de sécurité des pistes (Runway Safety Teams) à divers aéroports, car les accidents de piste sont importants en Afrique.

Modernisation de la flotte

La Banque africaine de développement a publié «Le cadre et les lignes directrices destinés à soutenir le secteur de l'aviation.» Le document définit les moyens de contribuer efficacement au développement harmonisé et coordonné du secteur de l'aviation en Afrique, en mettant à profit son expertise, son expérience et ses ressources.

L'intérêt de la Banque pour le secteur de l'aviation, qui offre une option de financement supplémentaire, pourrait avoir une incidence positive sur le coût financier d'accès aux aéronefs modernes par acquisition directe ou location. En s'appuyant sur la Convention du Cap, les compagnies aériennes africaines pourraient moderniser leurs flottes en exploitant l'effet de levier de la BAD, des agences de crédit à l'exportation existantes et des

loueurs d'avions. L'AFRAA exhorte ses compagnies membres à assurer le renouvellement de leurs flottes en vue d'améliorer leur image auprès du public.

Conclusion

Le transport aérien stimule l'intégration régionale, et joue un rôle déterminant dans le développement du commerce et du tourisme en Afrique. La perception négative de la sécurité pourrait compromettre la contribution du transport aérien au développement économique de la région.

La sécurité connaît une amélioration constante depuis 2012 vers l'atteinte des objectifs de sécurité de l'aviation d'Abuja. L'AFRAA estime que l'aviation africaine pourra réaliser plus rapidement de meilleures performances en matière de sécurité. Il faudra tout simplement que les parties prenantes de l'aviation déploient des efforts concertés axés sur cinq piliers:

- i. L'approche coopérative pour améliorer la sécurité en Afrique - les objectifs de sécurité de l'aviation d'Abuja;
- ii. La conformité opérationnelle des transporteurs africains aux normes internationales;
- iii. La gestion de la sécurité axée sur les données;
- iv. La sécurité des infrastructures routières, et
- v. La modernisation de la flotte. 🌍

