



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

#### PROPOSITION D'UNE STRATÉGIE ET D'UNE ACTION CONTINENTALES POUR LA CRÉATION D'ORGANISATIONS RÉGIONALES D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS D'AVIATION (RAIO)

[Note présentée par 54 États contractants<sup>2</sup>, membres de la  
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose la création d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents d'Aviation des États africains dans le cadre du mécanisme de coopération régionale AIG, conformément à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago et la Politique africaine de l'aviation civile (PAAC).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'information contenue dans le document ;
- b) à demander à l'OACI d'aider les États africains à mettre en place d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (RAIO) dans le cadre d'un mécanisme de coopération continentale et régionale ;
- c) à demander à l'OACI d'aider la CAFAC à prendre en charge l'élaboration du plan d'action, la mobilisation des ressources et la coordination des États membres pour la mise en place de RAIO ;
- d) à demander à l'OACI de continuer à relever les défis découlant des enquêtes sur les accidents et les incidents par le biais du plan AFI et d'autres initiatives pertinentes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur les Objectifs stratégiques de sécurité de l'OACI.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<p>Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents</i></p> <p>Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i></p> <p>Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie I — Organisation et planification</i></p> <p>A39-14 : <i>Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables</i></p> <p>Politique africaine commune de l'aviation civile (PAAC)</p>
---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Un certain nombre d'États membres de l'OACI ont des difficultés à mener des enquêtes sur les accidents et les incidents en raison de l'insuffisance des ressources financières, techniques et/ou humaines qualifiées. L'OACI facilite l'assistance par le biais de l'élaboration coopérative de programmes de sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et soutient les organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO), grâce auxquelles des groupes d'États peuvent collaborer et partager leurs ressources pour améliorer leurs capacités d'enquête. Les RAIO jouent un rôle important en aidant les États contractants à s'acquitter de leurs responsabilités en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents.

1.2 Le 22 février 2010, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement 13 aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et les incidents aéronautiques*, qui prévoit la possibilité de déléguer les enquêtes aux organismes régionaux d'enquête sur les accidents.

1.3 Actuellement, il y a cinq RAIO qui sont déjà établis et opérationnels dans différentes régions du monde. L'Afrique n'a qu'une seule RAIO (BAGAIA), ce qui n'est pas suffisant pour les États africains, car elle ne couvre que 7 des 55 États du continent. On estime que la création d'une organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation peut permettre de réaliser des économies d'échelle en mettant en commun et en partageant les ressources nécessaires, ce qui permettrait aux États dont les ressources sont insuffisantes d'entreprendre des enquêtes efficaces et efficaces et de s'acquitter ainsi de leurs obligations en vertu de l'article 26 de la Convention de Chicago.

1.4 Une telle collaboration pour la mise en place de la RAIO entre les États africains renforcera la normalisation des enquêtes sur les accidents et les incidents, améliorera l'efficacité et l'efficacité et optimisera l'utilisation des ressources.

1.5 Selon les derniers résultats obtenus dans le cadre des activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI (USOAP), l'un des domaines d'audit dont la mise en œuvre effective (IE) des capacités de surveillance de la sécurité des États africains est la plus faible reste celui des enquêtes sur les accidents et incidents (AIG).

1.6 La RAIO a un rôle important à jouer dans l'établissement et la mise en œuvre d'une réglementation AIG harmonisée qui facilitera le processus d'enquête, améliorera la capacité de surveillance de la sécurité des États et la conformité avec l'Annexe 13, les autres Annexes connexes et les exigences relatives aux questions de protocole AIG (PQ) dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP.

## 2. DISCUSSION

2.1 L'un des moyens les plus importants d'améliorer la sécurité consiste à déterminer objectivement les causes des accidents d'aviation afin que des mesures appropriées puissent être prises pour éviter que des événements similaires ne se reproduisent. L'article 26 de la Convention de Chicago exige qu'un État dans lequel se produit un accident d'aviation (entraînant la mort ou des blessures graves, ou impliquant un défaut technique grave de l'aéronef ou des installations de navigation aérienne) enquête sur l'événement.

2.2 De nombreux États, en particulier en Afrique, ne disposent pas des ressources nécessaires pour enquêter sur l'ensemble des accidents et incidents d'aviation et procéder à une analyse approfondie des données reçues. Pour ces États, la création d'organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation, dotées d'un pool d'enquêteurs qualifiés et de ressources suffisantes, est une solution pour assurer la mise en œuvre efficace d'un système d'enquête et de prévention. Par conséquent, l'établissement de tels organismes d'enquête assurera l'exactitude et la crédibilité du processus d'enquête et de ses conclusions.

2.3 Le présent document a pour objet de rassembler toutes les parties concernées par la création et la gestion des RAIO, afin de promouvoir l'approche de la coopération régionale entre États membres des Communautés économiques régionales (CER) au niveau continental aux fins des enquêtes sur les accidents et les incidents dans les régions, conformément à la Résolution A39-14 de l'Assemblée.

2.4 Selon les dernières prévisions de l'OACI pour les vingt prochaines années (sur la base des données de référence de 2015), le trafic mondial de passagers augmentera de 4,3 % par an entre 2015 et 2035, l'Afrique étant la troisième région du monde en termes de trafic international avec un taux de croissance annuel moyen de 6,1 % contre une moyenne mondiale de 5,8. Par conséquent, il est primordial d'établir un mécanisme pour atténuer l'accident prévu qui pourrait survenir en raison de l'augmentation du volume de trafic. Par conséquent, la nécessité de la création de RAIO devrait retenir l'attention de tous les États contractants.

2.5 Par ailleurs, le taux annuel moyen d'accidents de 2018 (ADREP, juillet 2019), le taux moyen d'accidents de l'Afrique par million de départs était de 5,27 contre 1,75 pour le taux moyen mondial de la même année. Cette question doit être sérieusement examinée et exige des États africains qu'ils collaborent étroitement pour y remédier.

## 3. CONCLUSIONS

3.1 Un engagement politique fort est nécessaire pour la création d'organisations régionales d'enquêtes sur les accidents et les incidents. Pour s'acquitter de leurs obligations découlant des dispositions de l'OACI et pour relever les défis auxquels ils sont confrontés, les États ont besoin d'un organisme d'enquête régional qui :

- a) est indépendant ;
- b) a un accès sans entrave aux preuves ;
- c) dispose de ressources financières, humaines et opérationnelles adéquates, y compris les installations nécessaires ;

d) possède un haut degré de compétence professionnelle, d'intégrité et d'expertise.

3.2 Cette activité, qui est conforme aux objectifs du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) de l'OACI, est également l'occasion de travailler dans un environnement de collaboration et de permettre aux États africains d'améliorer leur niveau de mise en œuvre effective de l'AIG, qui est actuellement inférieur à 50 %.

3.3 Par conséquent, la création de RAIO est une approche pragmatique et réalisable dont le but ultime est de créer d'organismes continentaux qui présente les avantages suivants :

- a) éliminer le dédoublement des efforts (p. ex. l'utilisation d'installations communes de lecture et d'analyse des données) ;
- b) réaliser des économies d'échelle ;
- c) les enquêteurs de la région acquièrent de l'expérience plus rapidement ;
- d) aider à assurer l'indépendance des enquêtes ;
- e) augmentation du niveau de mise en œuvre effective dans le domaine d'audit de l'AIG.