

## ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

**Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)**

**2.1 : Systèmes et programmes de gestion de la sécurité**

### FACILITE FINANCIERE INTERNATIONALE POUR LA SECURITE DE L'AVIATION (IFFAS)

(Note présentée par les Etats africains<sup>1</sup>)

#### SOMMAIRE

La présente note de travail souligne les bénéfices que certains Etats africains tireront de la mise en œuvre effective de la facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) en matière de sécurité de l'aviation, dans les domaines des opérations aériennes et de la navigabilité des aéronefs, mais également des télécommunications aéronautiques, de la circulation aérienne, et des recherches et du sauvetage.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les Etats africains ont joué un rôle moteur dans la promotion de la facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).

1.2 En effet, dès l'année 1998, à l'occasion de la Conférence de Rio de Janeiro sur le financement des systèmes CNS/ATM, la création d'un fonds aéronautique international avait été recommandée par les Etats africains.

1.3 Rebaptisé IFFAS, ce fonds aéronautique a finalement été dédié au financement des plans d'action consécutifs aux conclusions des audits du programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

---

\* Les versions anglaise et française sont fournies par les États africains.

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, 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, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

notamment aux termes de la Résolution A33-10, adoptée à Montréal en octobre 2001 par la 33<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI.

## 2. IFFAS ET SÉCURITÉ AÉRIENNE

2.1 Les difficultés d'accès aux sources de financement suffisantes sont à l'origine de plusieurs carences en Afrique, dans divers domaines de l'aviation civile.

2.2 La première phase d'audits du programme USOAP, portant sur la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et de l'Annexe 8 — *Certificats de navigabilité d'aéronefs* à la Convention relative à l'aviation civile internationale, a révélé certaines de ces carences. Bien que les Etats concernés aient consenti d'importants efforts, avec l'aide des bureaux régionaux de l'OACI, afin de supprimer ces carences, certains Etats, parmi les plus pauvres de la planète, éprouvent des difficultés à réunir les financements nécessaires à la mise en œuvre de plans d'action appropriés.

2.3 Le démarrage des activités de l'IFFAS constituera pour ces Etats une opportunité majeure d'accès à des financements externes, alors que les partenaires au développement «traditionnels» concentrent leur assistance à ces Etats aux secteurs de l'éducation, de la santé, de l'environnement.

2.4 Ainsi l'IFFAS permettra de supprimer des carences et donc d'améliorer la sécurité de l'aviation dans ces Etats.

## 3. ELIGIBILITÉ DES PROJETS

3.1 En dépit des efforts réalisés par les Etats africains, ayant permis de supprimer de nombreuses carences en matière de navigation aérienne, comme cela a été récemment noté à l'occasion de la 14<sup>e</sup> réunion du groupe de planification et de mise en œuvre de la région Afrique/Océan Indien (APIRG/14, Yaoundé, juin 2003), de nombreuses carences subsistent.

3.2 Il est donc probable que l'extension du programme USOAP aux services de la circulation aérienne et à l'exploitation technique des aéroports révélera certaines carences sur le continent africain, dont le traitement nécessitera l'apport de fonds, éventuellement extérieurs aux Etats concernés.

3.3 Dès lors, les critères d'éligibilité des projets définis à l'Annexe B de la Charte Administrative de l'IFFAS devraient être interprétés avec souplesse, et en considérant l'impact des projets sur la sécurité comme le critère principal d'éligibilité, la sécurité pouvant être liée aux opérations aériennes, et à la navigabilité des aéronefs, mais également aux télécommunications aéronautiques, à la circulation aérienne, aux recherches et sauvetage.