



**NOTE DE TRAVAIL**

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)  
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

**Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008**

**Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région  
Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)**

**ÉVALUATION DES NIVEAUX DE SÉCURITÉ DANS LA RÉGION AFI**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

Présentation d'une évaluation de la situation en matière de sécurité dans la Région AFI et proposition de programme visant à améliorer la circulation des données sur la sécurité en vue de renforcer la sécurité de l'aviation.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 5.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Afin d'évaluer la situation de la Région AFI en matière de sécurité, on a analysé les statistiques d'accidents et d'incidents contenues dans la base de données du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI. Le système ADREP ne permet pas une évaluation complète des niveaux de sécurité dans la région considérée, mais il donne une indication des principales carences du système de sécurité.

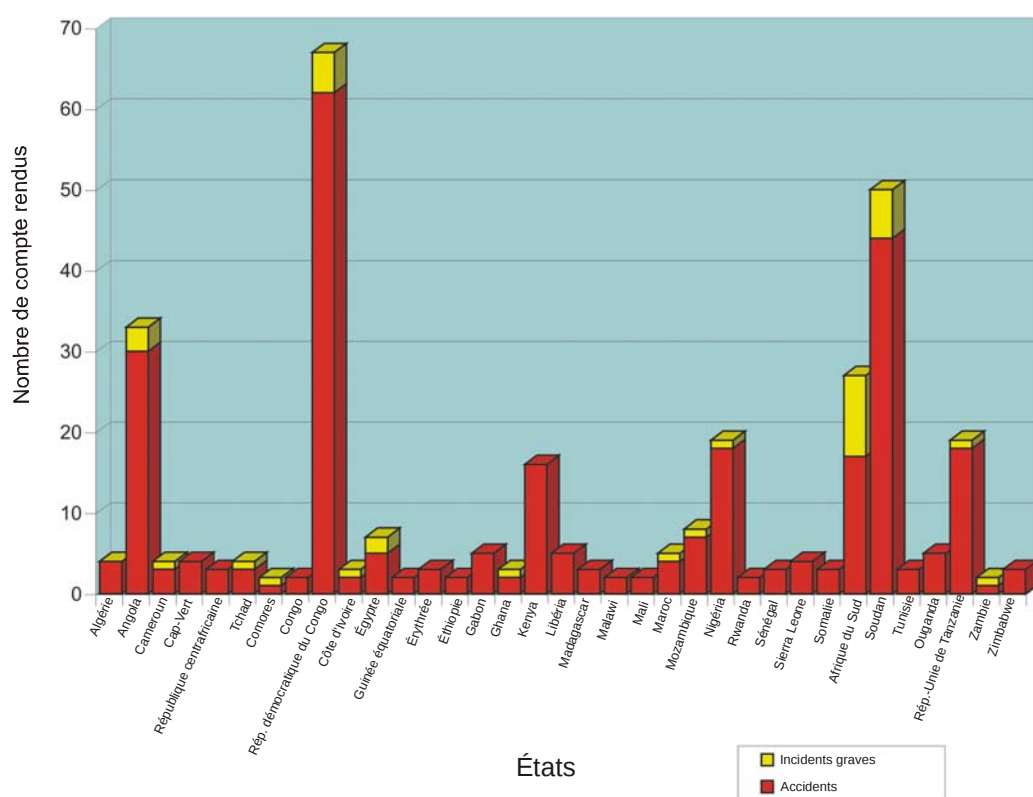
1.2 On sait que la Région AFI présente le taux d'accidents le plus élevé du monde. Au cours de la séance d'information de la Commission de navigation aérienne de l'OACI tenue en juin 2008, sur la situation en matière de sécurité, le taux d'accidents de la Région AFI a été établi à 4,5 accidents par million de départs pour les vols réguliers assurés au moyen d'aéronefs de masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg. On a aussi estimé à 90 % la probabilité que la Région n'atteigne pas l'objectif de sécurité de l'Organisation voulant qu'aucune région OACI ne présente un taux d'accidents deux fois supérieur au taux mondial d'ici 2011, qui se chiffrait à 0,5 accident par million de départs pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2003 au 31 décembre 2007.

**2. GÉNÉRALITÉS**

2.1 Les données ADREP concernant des accidents et des incidents graves survenus dans la Région AFI au cours de la période de dix ans s'échelonnant du 1<sup>er</sup> janvier 1998 au 30 juin 2008 ont été analysées. Les critères suivants ont été pris en compte :

- a) un total de 339 comptes rendus concernant des accidents et des incidents graves survenus durant la période considérée ont été utilisés ;
- b) pour la simplicité du graphique ci-dessous, 18 États contractants n'ont pas été pris en compte parce que le système ADREP ne contenait pas de compte rendu provenant de ces États, ou n'en contenait qu'un seul, pour la période considérée ;
- c) les renseignements analysés portaient sur des accidents et des incidents graves concernant des aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg utilisés pour effectuer des vols réguliers et non réguliers.

**Nombre total de comptes rendus d'accidents et d'incidents graves figurant dans le système  
pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1998 au 30 juin 2008**

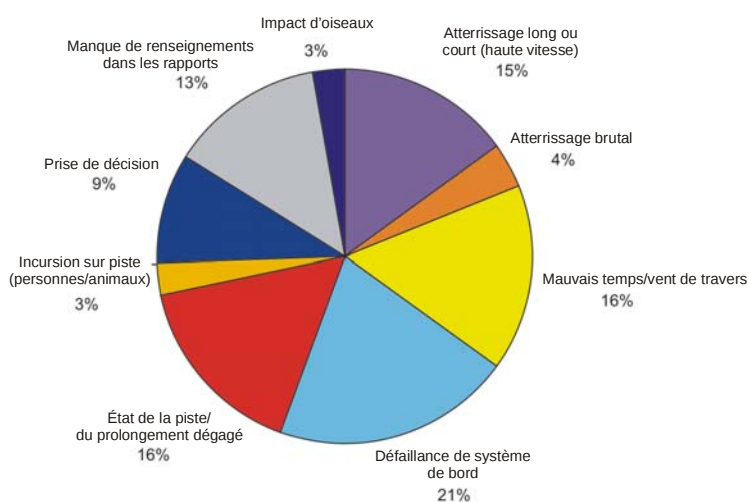
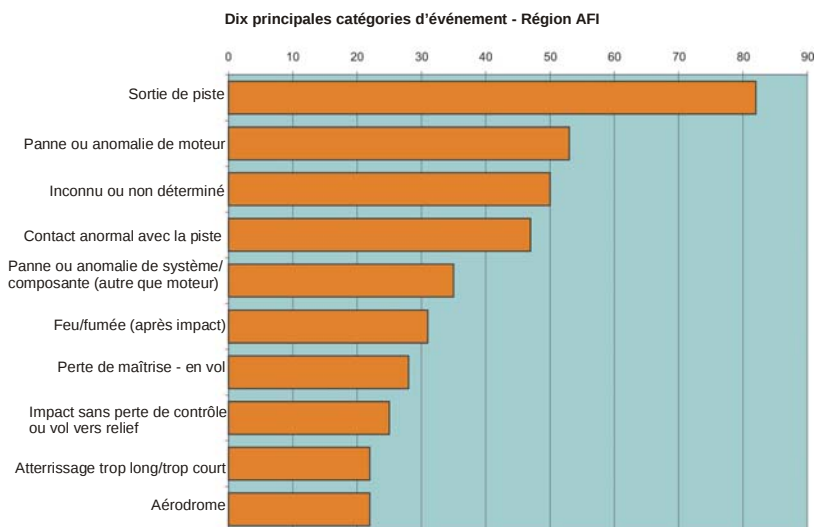


### 3. ANALYSE

3.1 À l'examen du graphique ci-dessus, on voit tout de suite que le nombre d'accidents pour la période considérée a été supérieur à 30 pour trois États et que la majorité des événements sont survenus dans sept États AFI.

3.2 Pour mieux comprendre la signification des 339 comptes rendus, on a classé les événements par catégorie conformément à la taxonomie ADREP. Le graphique ci-contre indique les dix principales catégories d'événement pour la Région AFI. (On notera que certains événements peuvent figurer dans plus d'une catégorie.) D'après ce graphique, la première catégorie est celle des « sorties de piste » (82 cas). Une autre grande préoccupation est le nombre élevé de cas de la catégorie « panne ou anomalie de moteur », qui peut être un signe de problèmes de navigabilité.

3.3 Vu le nombre élevé de sorties de piste, on a procédé à une analyse plus poussée des comptes rendus pertinents. Les résultats de cette analyse sont présentés dans le graphique à secteurs ci-contre (certains événements figurent dans plus d'une catégorie). Dans 21 % des cas, la sortie de piste a été causée par la défaillance d'un système de bord. Ce qui peut, ici encore, être un signe de problèmes liés à la navigabilité des aéronefs et à la façon dont les équipages ont réagi à la défaillance. Les événements causés par le mauvais temps et ceux qui concernent des atterrissages trop longs ou trop courts représentent chacun environ 16 % des cas. Étant donné ce qui précède, il est probable que les facteurs ayant contribué à ces événements soient liés au processus de décision des équipages. Tous ces facteurs pourraient être atténués par une bonne formation, qui tient compte des principes des facteurs humains, ainsi que par de bonnes procédures d'entreprise. L'état des pistes et de leurs prolongements dégagés est un autre facteur ayant une incidence relative élevée. Ce facteur pourrait être atténué par l'application de procédures de certification d'aérodrome appropriées dans la Région AFI. Malheureusement, les données étant



limitées, il n'a pas été possible d'approfondir l'analyse afin de dégager d'autres facteurs, comme des facteurs organisationnels.

3.4 Il semblerait qu'il y ait un rapport entre le taux d'accidents élevé en Afrique, la défaillance des systèmes de bord et les aptitudes des équipages en matière de prise de décision en vol. Tôt ou tard, ces facteurs se manifestent dans des accidents/incidents au décollage et à l'atterrissage. En consultant les données du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), on constate que le défaut de mise en œuvre de l'Élément crucial 3 (*Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État*) dans la Région AFI atteint environ 62 %. Le rapport USOAP présentant une analyse des résultats des audits pour la période d'avril 2005 à mai 2007 indique qu'il y a un lien très étroit entre le niveau de mise en œuvre des Éléments cruciaux 8 (*Résolution des problèmes de sécurité*), 6 (*Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation*), 7 (*Obligations de surveillance*) et 3 et le taux d'accidents dans les États.

#### 4. CULTURE DU COMPTE RENDU DANS LA RÉGION AFI

4.1 D'après l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, Chapitres 4 et 7, les États sont tenus de signaler les accidents et les incidents graves aux autres États et à l'OACI et de leur faire rapport à différents stades de l'enquête. Pour l'analyse des données du système ADREP concernant les États AFI et la période considérée, les comptes rendus provenant de sources non officielles (p. ex. industrie, médias) ont été exclus. Le nombre des comptes rendus est alors passé de 339 à 116 (34 % du total), tous les autres critères étant égaux par ailleurs.

4.2 Une comparaison des renseignements composant l'ensemble de données filtrées indiqué ci-dessus à ceux de tous les comptes rendus AFI disponibles dans le système ADREP pour la période à l'étude a permis d'établir qu'environ 66 % des données proviennent de sources autres que des comptes rendus envoyés à l'OACI par des États. Sur les comptes rendus ADREP envoyés à l'OACI, seuls 27 (8 %) peuvent être jugés complets, les autres, à savoir 89 (26 %), étant des notifications ou des comptes rendus préliminaires, qui restent encore à finaliser.

4.3 En 2004, l'OACI a adopté le logiciel du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) comme plate-forme d'exploitation du système ADREP. Le système ADREP peut collecter des données sur les accidents et les incidents conformément à un ensemble uniforme de taxonomies de façon à permettre l'analyse des données en temps utile et le partage entre les États et entre les États et l'OACI. À mesure que le système ADREP évoluera et incorporera d'autres données sur des incidents, il deviendra plus complet et permettra aux États de mettre au point leur programme de sécurité nationale (SSP) et d'utiliser des données mondiales comme référence.

4.4 Le logiciel ECCAIRS est offert sans frais aux États. L'OACI a donné plusieurs cours de formation ADREP/ECCAIRS dans les États et s'efforce de continuer à donner des cours dans les États qui en font la demande.

4.5 Compte tenu de ce qui précède et dans le but d'aider à améliorer le niveau de sécurité dans la Région AFI, la réunion est invitée à adopter les recommandations suivantes :

##### **Recommandation 4/x — Supervision améliorée**

Il est recommandé que le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) lance d'urgence les activités visant à aider les États AFI (en particulier, ceux dont le taux d'accidents est élevé), les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) à améliorer les moyens de supervision de la sécurité nationaux dans les

domaines de la navigabilité des aéronefs, des opérations aériennes et de la certification des aérodrômes.

**Recommandation 4/x — Mise en place d'un programme de sécurité national**

Il est recommandé que le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) prie instamment les États AFI de mettre en œuvre, avec le concours des COSCAP et des RSOO, un programme de sécurité national permettant l'exécution d'enquêtes efficaces sur les événements, la collecte de renseignements sur la sécurité dans une base de données compatible avec le système ADREP ainsi que le partage et l'analyse des données.

**Recommandation 4/x — Mise en œuvre ADREP/ECCAIRS**

Il est recommandé que l'ACIP prenne des mesures pour aider les États, les COSCAP et les RSOO, en coopération avec les bureaux régionaux et le siège de l'OACI, à planifier des cours de formation ADREP/ECCAIRS pour que les États AFI puissent partager les données sur la sécurité et rendre compte avec efficacité à l'OACI.

**5. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

- 5.1 La réunion est invitée à approuver les projets de recommandation figurant au § 4.5.