



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'ACIP ET DU DÉVELOPPEMENT D'UN PLAN D'ACTION ADAPTÉ ET UNIFIÉ VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LA RÉGION AFI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note donne des renseignements sur le programme de travail du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) et les efforts fournis par l'OACI et toutes les parties prenantes pour garantir la mise en œuvre effective du programme de travail. Elle prie instamment les États de la Région Afrique-océan Indien de participer activement au programme de travail de l'ACIP et de s'engager à mettre en œuvre les projets par ordre de priorité conçus pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région. Tous les autres États, l'industrie et les donateurs en tant que parties prenantes au renforcement de la sécurité dans le monde sont invités à entreprendre les projets par ordre de priorité élaborés en tenant compte du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) comme le prévoit la Résolution A36-1 de l'Assemblée.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les résultats des audits du Programme de supervision de la sécurité de l'OACI réalisés depuis sa création en 1996, en tant qu'évaluations volontaires de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) des Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et les audits selon l'approche systémique globale lancés en 2005 ont révélé que la majorité des États africains ont des carences similaires pour ce qui est de leur capacité à établir et gérer un système de supervision de la sécurité qui soit approprié et efficace. Ces carences ont été clairement mises en évidence par le très faible niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité révélé par l'analyse des audits de supervision de la sécurité. Le défaut d'application effective des normes internationales et des éléments cruciaux dans la Région Afrique-océan Indien est essentiellement attribué au manque de ressources adéquates dans les États pour l'établissement et la gestion de systèmes efficaces et durables de supervision de la sécurité.

1.2 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a donc été lancé pour travailler de près avec les États de la Région Afrique-océan Indien et toutes les parties prenantes au renforcement de la sécurité aérienne en Afrique.

1.3 La présente note expose le programme de travail et le plan de mise en œuvre du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), établi pour donner effet aux objectifs du Plan AFI et à la Résolution A36-1 de l'Assemblée.

2. ANALYSE

2.1 Les activités aériennes en Afrique, qui augmentent de façon significative au fil des années, continuent pourtant de stagner et représentent moins de 3 % des activités mondiales (internationales et nationales). L'Afrique était au deuxième rang régional pour son taux de croissance annuel entre 2006 et 2007, mais le trafic ne constitue toujours en moyenne que 2,6 % des activités mondiales de l'aviation civile. Cela en dépit du fait que l'Afrique soit le deuxième plus grand continent, qu'elle soit habitée par plus de 17 % de la population mondiale et que, sur tout le continent, les moyens de transport terrestre soient les moins développés. Qui plus est, avec moins de 3 % de l'activité aérienne mondiale, l'Afrique dans son ensemble a le taux le plus élevé d'accidents, soit neuf fois plus que la moyenne mondiale. Le tableau suivant indique le trafic aérien mondial en 2007 et la part de l'Afrique sur le marché mondial.

Trafic aérien mondial – 2007									
Région	Passagers	(a)	(b)	Fret (tonnes)	(a)	(b)	Mouvements (départ./arr.)	(a)	(b)
Afrique	126 733 157	13,7	2,8	1 602 721	11,8	2,0	2 065 702	8,1	3,0
Amérique du Nord	1 540 884 422	3,3	34,4	27 185 964	-1,5	33,8	32 348 925	-0,3	47,1
Amérique latine Caraïbes	272 616 208	8,4	6,1	3 434 105	3,7	4,3	4 889 282	6,9	7,1
Asie Pacifique	1 035 342 886	7,7	23,1	27 819 299	3,8	34,6	9 303 745	5,5	13,6
Europe	1 422 573 122	7,3	31,8	16 893 105	4,7	21,0	19 217 943	3,6	28,0
Moyen-Orient	81 673 070	16,5	1,8	3 434 105	3,7	4,3	810 827	9,9	1,2
Monde	4 479 822 865	6,4	100	80 342 643	2,5	100	68 636 424	2,4	100

(a) – variation depuis 2006 (%)

(b) – part (%)

2.2 On peut voir d'après le tableau ci-dessus que la part de l'Afrique comparée à celle du reste du monde est très basse, ce qui a donc une incidence sur les fonds que peuvent générer les activités de l'aviation civile pour soutenir efficacement les systèmes nationaux de supervision de la sécurité. Les statistiques disponibles révèlent aussi que sur les 126 millions de passagers transportés en Afrique, près de 85 millions proviennent de quatre États (Afrique du Sud, Égypte, Maroc et Nigéria), moins de 42 millions de passagers étant donc répartis entre les 49 autres États africains. Cela prouve simplement que la majorité des États africains ne peuvent pas financer de programme de supervision de la sécurité avec des fonds générés par les activités aériennes et qu'ils devraient par conséquent subventionner ces activités en puisant dans leurs maigres ressources ; partageant probablement des ressources qui auraient dû être disponibles pour l'éducation, la santé et d'autres secteurs du domaine social et du développement.

2.3 Il ne fait aucun doute que l'aviation, une fois développée comme il se doit et gérée de manière efficace et sûre, peut contribuer de façon significative au développement social et économique d'un État. La première réunion annuelle conjointe de la Conférence des ministres de l'Économie et des Finances de l'UA et de la Conférence des ministres africains des Finances, de la

Planification et du Développement économique de la CEA (Addis-Abeba, du 26 au 29 mars 2008) a reconnu que la sécurité et les services du transport aérien sont l'un des défis auxquels l'Afrique est confrontée en ce XXI^e siècle. Se fondant sur l'observation faite par le Comité d'experts avant la réunion conjointe, à savoir « *que le transport demeure un défi majeur pour le développement en Afrique, en particulier [que] les services et la sécurité du transport aérien dans le continent nécessitent des améliorations urgentes. À cet égard, le Comité a souligné la nécessité de s'occuper de la sécurité de l'aviation et de faire intervenir non seulement les ministres chargés du Transport mais aussi les ministres des Finances et de la Planification économique* ». Les ministres ont adopté les recommandations des experts selon lesquelles « *la CEA devrait aider les pays africains à améliorer leur système de transport, notamment les services et la sécurité du transport aérien ; et outre les ministres africains chargés du Transport, les ministres des Finances et de la Planification économique devraient également participer au développement du transport sur le continent.* »

2.4 Le programme de travail de l'ACIP se fonde donc sur la nécessité d'aider les États de la Région AFI à renforcer la sécurité de l'aviation à l'échelle nationale et régionale. À cet effet, un certain nombre d'activités ont été conçues qui sont en cours de mise en œuvre.

2.5 La première activité de l'ACIP est destinée à donner effet au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A36-1 de l'Assemblée, qui « *Charge le Conseil d'aviser les États, l'industrie et les donateurs des projets prioritaires découlant de l'analyse d'écart, effectuée conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)* ». En conséquence, l'OACI, dans le cadre de son programme ACIP, a collaboré de près avec le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG) pour donner des ateliers sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) dans les différentes régions du continent. Le premier atelier s'est tenu à Abuja, Nigéria (du 14 au 16 avril 2008), suivi par un atelier similaire à Arusha, Tanzanie (du 12 au 14 août 2008). L'ACIP a traduit en français le matériel de l'atelier pour la tenue en français de l'atelier, en conséquence de quoi le troisième atelier en Afrique s'est déroulé à Ouagadougou, Burkina Faso, du 11 au 13 novembre 2008. Il est prévu de tenir un quatrième atelier à Lusaka, Zambie, du 2 au 4 décembre 2008.

2.6 Après chaque séminaire/atelier, une analyse d'écart détaillée est effectuée dans chacun des États y ayant participé, sous l'égide d'une organisation régionale et/ou sous-régionale. Suite à l'atelier d'Abuja, une analyse d'écart du Groupe de l'accord de Banjul (BAG) a été réalisée du 16 juin au 25 juillet 2008. Les résultats et recommandations de l'analyse d'écart ont été examinés et les projets prioritaires identifiés. Ils ont été présentés à la fois au Comité directeur de l'ACIP et au Comité exécutif des États membres du Groupe de l'accord de Banjul (BAG) pour suite à donner. De la même manière, l'exécution de l'analyse d'écart de la Communauté d'Afrique de l'Est et des États voisins a commencé pendant l'atelier d'Arusha et devrait se terminer avant la fin de l'année. L'analyse d'écart des États de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et des États de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) qui ont participé aux ateliers de Ouagadougou et de Lusaka, respectivement, débutera en janvier 2009. Le processus de traitement des résultats des analyses d'écart détaillées restera similaire à celui entrepris suite à l'analyse d'écart des États du BAG.

2.7 Par ailleurs, dans le cadre de ses activités régulières de renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique, l'ACIP a élaboré un ensemble de séminaires/ateliers sur la sécurité de l'aviation, comprenant un séminaire d'une journée intéressant principalement les décideurs de haut niveau des autorités de l'aviation civile et l'industrie de l'aviation africaine (compagnies aériennes, aéroports, gestion du trafic aérien, etc.), un séminaire/atelier de trois jours sur les programmes de sécurité des États centré sur les autorités de réglementation et un de cinq jours sur le système de gestion de la sécurité pour les responsables de la sécurité de l'industrie et les autorités de l'aviation civile, y compris les équipes de sécurité des organisations régionales. Le premier ensemble de séminaires/ateliers s'est tenu à Addis-Abeba, Éthiopie, du 23 septembre au 3 octobre 2008. Un ensemble sera donné en français à Ouagadougou, Burkina Faso, en février 2009. Il est prévu de tenir en moyenne deux séminaires/ateliers de ce genre par an, à compter de septembre 2009, en anglais et

en français, dans diverses parties du continent. Les ensembles de séminaires/ateliers sur la sécurité de l'aviation sont élaborés et donnés en coordination avec la Section de la gestion intégrée de la sécurité (ISM) de la Direction de la navigation aérienne (ANB).

2.8 L'ACIP a également mis au point un programme de séminaires, ateliers et cours, selon le cas, qui seront donnés annuellement dans la Région AFI. Ces séminaires, ateliers et cours, qu'il est prévu d'élaborer et de donner en anglais et en français, porteront sur des sujets tels que les licences, les opérations aériennes et la sécurité de la cabine ; la certification des aéronefs et la navigabilité ; la gestion du trafic aérien et les manœuvres au sol ; la prévention des accidents et les enquêtes sur les accidents ; le transport aérien des marchandises dangereuses ; et la médecine aéronautique. L'ACIP travaille étroitement avec les bureaux régionaux, l'ANB et la Section du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) pour réaliser le programme des séminaires, ateliers et cours.

2.9 L'ACIP reconnaît que les projets dont l'exécution a été jugée prioritaire suite à l'analyse d'écart détaillée exigent l'engagement total des États et de l'organisation régionale ou sous-régionale concernés, ainsi que des parties prenantes en général. À cet égard, l'ACIP tient à rappeler le paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A36-1, qui « *Encourage* tous les États contractants, l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités identifiées grâce à une analyse d'écart qui doit être conforme aux principes du GASP et aux autres principes énoncés dans le Plan AFI ». Dans le cas des groupes où il existe déjà une organisation régionale de sécurité ou bien où un projet COSCAP est en cours, l'analyse d'écart devrait être un outil efficace pour définir les priorités des plans d'action/programmes de travail.

2.10 Un plan d'action unifié sera élaboré lorsque l'analyse d'écart aura été effectuée dans la majorité ou la totalité des États et qu'un plan à long terme obligatoire sera établi pour assurer la durabilité du Plan AFI.

3. CONCLUSION

3.1 Le programme de travail de l'ACIP vise à aider les États de la Région AFI à renforcer leur capacité de mettre en œuvre un système efficace et durable de supervision de la sécurité. À cette fin, l'ACIP collabore totalement avec l'ISSG à la tenue d'ateliers sur la GASR suivis d'une analyse d'écart détaillée. À court terme, l'ACIP vise à aider les États à résoudre les carences relevées dans le cadre du processus d'audit de l'OACI. De plus, le programme comprend un plan d'aide aux fournisseurs de services aéronautiques pour renforcer leur culture de la sécurité. Les séminaires et ateliers planifiés pour les deux prochaines années augmenteront aussi la capacité des États africains en matière de supervision de la sécurité. Compte tenu de cela, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 5/x — Programme de travail de l'ACIP

Il est recommandé que la Réunion spéciale AFI RAN adopte le programme de travail de l'ACIP comme outil pour l'élaboration d'un plan d'action adapté visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région Afrique-océan Indien.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note du programme de travail de l'ACIP détaillé au § 2 ;
- b) approuver le projet de recommandation figurant au § 3.1 ;

- c) encourager les États de la Région AFI à participer activement au programme de travail des séminaires, ateliers et cours de formation établi sous l'égide de l'ACIP et aussi à offrir d'héberger ces séminaires et ateliers ;
- d) prier instamment les États et les organisations régionales et sous-régionales de mettre en œuvre les projets prioritaires convenus résultant de l'analyse d'écart réalisée, conformément au calendrier correspondant prévu ; et
- e) prier instamment les États contractants, l'industrie et les donateurs d'entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités établies par l'ACIP et ses partenaires en accord avec le processus du GASP, comme le prévoit la Résolution A36-1 de l'Assemblée.

— FIN —