



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)

COOPÉRATION ENTRE LES ÉTATS EN MATIÈRE DE CAPACITÉ D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

SOMMAIRE

La présente note porte sur la nécessité d'une coopération entre les États africains lors des enquêtes et des actions de prévention des accidents, et elle envisage la tenue d'ateliers de prévention des accidents qui comportent un élément sur le programme national de sécurité et qui se tiennent dans la Région de façon régulière. Elle fait en outre ressortir la nécessité d'un forum pour échanger les informations sur la sécurité dans un contexte régional, de même que celle d'un appui à une culture juste dans la Région.

La suite proposée à la réunion figure au paragraphe 3.

1 INTRODUCTION

1.1 On sait que c'est en Afrique que le taux d'accidents est le plus élevé (environ 12,4 par million de départs). Si l'on calcule ce taux pour chacun des États africains, on s'aperçoit cependant que certains ont un taux d'accidents beaucoup plus faible que la moyenne de l'Afrique, même dans le cas d'États où l'activité de transport aérien est importante.

1.2 D'un autre côté, comme l'a montré l'information communiquée lors de la Réunion de haut niveau sur un Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Montréal, 17 septembre 2007), la culture de compte rendu des États africains est très faible. Il appert que 9 % seulement des accidents et incidents recensés dans le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) y ont le statut de dossier clos, ce qui signifie que les États ont terminé l'enquête et ont communiqué les documents nécessaires à l'OACI conformément aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

2. ANALYSE

2.1 Pour rehausser leur niveau de sécurité de l'aviation, les États africains ont besoin d'accroître leur capacité de mener des enquêtes rigoureuses. Cela leur permettra de dégager les causes systémiques des accidents et des incidents et de passer d'une approche réactive de la prévention à une approche proactive. Autre avantage, l'amélioration de la réalisation des enquêtes permettra de produire les rapports finals dans un délai raisonnable et de rendre les recommandations relatives à la sécurité plus pertinentes et plus utiles pour le programme national de sécurité (PNS).

2.2 Il faut aussi que les États adoptent des programmes de sécurité efficaces fondés sur une culture juste pour faciliter le compte rendu non punitif des événements, de façon à maximiser les efforts de prévention des accidents à travers les frontières. En outre, pour que les efforts de prévention donnent les résultats voulus, il faut que le programme national de sécurité appuie les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) que comporte l'architecture des prestataires de services de l'État.

2.3 En raison de la nature de la Région, de nombreux mouvements d'aéronefs traversent les frontières des différents États africains. Cela exige également que les États africains et les autres États de l'OACI coopèrent pour la réalisation des enquêtes. Pour accroître l'efficacité de ces enquêtes, particulièrement lors des phases initiales, il faut que les États concluent le plus rapidement possible des accords fondés sur les principes de l'Annexe 13. Pour faciliter les choses, cela pourrait se faire d'abord au sein des groupements régionaux, puis se propager aux régions voisines. Ces accords relatifs aux questions de prévention des accidents pourraient porter sur l'échange des informations, des ressources humaines et de l'expertise.

2.4 L'échange d'expertise en matière d'enquêtes entre les États africains pour la formation d'enquêteurs sur les accidents et incidents sera tout à la fois avantageux et conforme à l'esprit de la circulaire de l'OACI *Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation* (Cir 298). Les enquêteurs auront la possibilité d'acquérir de l'expérience et d'apprendre les uns des autres dans un environnement où ils se sentent à l'aise. La circulaire indique aussi que, pour la formation avancée, les enquêteurs peuvent assister à des séminaires et à des conférences appropriés ; cela risque toutefois d'être coûteux pour les enquêteurs africains. Pour faciliter ces échanges d'informations, il faut tenir dans la Région AFI, de préférence tous les ans, des ateliers réguliers sur les enquêtes et la prévention qui comportent un élément sur le programme national de sécurité. L'administration et l'exécution de ces ateliers devraient être assurées par les bureaux régionaux de l'OACI, avec une participation de l'industrie. Les États devraient envisager d'accueillir les ateliers par rotation dans l'ensemble de la Région, ce qui réduirait les frais de déplacement des participants et assurerait une participation aussi large que possible.

3. SUITE PROPOSÉE

3.1 La réunion est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 4/x — Mesures de prévention des accidents

Il est recommandé que l'OACI :

- a) aide les États à élaborer des accords entre États africains de façon à promouvoir l'efficacité des enquêtes sur les événements dans un contexte régional ;
- b) organise dans la Région AFI des ateliers supplémentaires réguliers qui comportent un élément sur le programme national de sécurité ;

- c) établit un forum pour l'échange des informations liées à la sécurité dans un contexte régional ;
- d) encourage et appuie une culture juste dans la Région AFI.

— FIN —