



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)

STRATÉGIE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ POUR LA RÉGION AFI

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

L'objectif de ce document est de partager la vision et la stratégie de l'IATA sur les moyens d'améliorer la sécurité en Afrique, en se basant sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR). Le document invite également les États à tenir compte des programmes de l'IATA en matière de sécurité.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), dont le mandat est de promouvoir le développement économique et social des États membres, d'encourager l'intégration régionale et de promouvoir la coopération internationale pour le développement de l'Afrique, a consacré deux décennies au développement du transport et des communications en Afrique. Il est clair que les économies africaines ne peuvent assumer les coûts énormes liés à la construction de routes ou de chemins de fer sur de très longues distances, à travers les déserts et les forêts tropicales du continent. Il en découle que le transport aérien est le seul moyen pratique d'intégrer les économies et d'être compétitif dans le marché mondial. Le transport aérien crée environ 430 000 emplois en Afrique et contribue plus de 9,2 milliards \$US au produit intérieur brut de l'Afrique (PIB et impacts direct, indirects et induits), et peut contribuer de façon importante au développement d'une économie durable en Afrique.

1.2 La performance au plan de la sécurité est le principal facteur de succès d'un bon système de transport aérien.

1.3 L'IATA s'est engagée à collaborer avec l'OACI et d'autres partenaires en vue d'accroître tant la sécurité que l'efficacité des opérations aériennes en Afrique, et d'améliorer la perception du public voyageur, ce qui contribuera à la croissance du trafic aérien. Ce défi exige des initiatives susceptibles de réduire efficacement le taux d'accidents.

2. DISCUSSION

2.1 Les points suivants représentent les principaux facteurs contributifs des accidents aériens en Afrique, tels que cités dans les rapports annuels de sécurité de l'IATA :

- a) application erratique des normes de l'OACI dans plusieurs États ;
- b) surveillance réglementaire erratique ;
- c) résistances lorsqu'il s'agit de signaler et d'analyser les erreurs et incidents. Un nombre important d'exploitants de la Région AFI n'ont pas de système de rapport d'incident de sécurité et seulement quelques États ont des lois en ce sens ;
- d) application erratique des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) ;
- e) écarts dans l'utilisation de la technologie pour améliorer la sécurité.

2.2 Stratégie pour l'amélioration de la sécurité dans la Région AFI

2.2.1 Les États de la Région AFI, l'OACI et l'industrie doivent poursuivre leur collaboration pour le développement et la mise en œuvre de plans d'action pertinents dans le cadre du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, avec le soutien du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP).

2.2.2 La mise en œuvre du GASP devrait se faire selon une procédure normalisée, conforme à la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et menant à un plan d'action pour régler les problèmes prioritaires. Un certain nombre d'États de la région ont amorcé le processus, mais il est tout aussi important de persister dans cet effort en développant sans cesse des projets pour combler les lacunes, jusqu'à ce que le niveau de maturité souhaité soit atteint.

2.2.3 Les États et autres donateurs sont instamment priés de s'engager et de participer au financement des projets qui correspondent à cette approche.

2.2.4 Le document SP AFI/08-WP/62 expose les programmes de sécurité de l'IATA qui peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Nous invitons les États et les partenaires de l'industrie à envisager leur utilisation.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a) inciter fortement les États de mettre en œuvre le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde en suivant la procédure prescrite par la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- b) sensibiliser davantage les États et l'industrie aux programmes de sécurité de l'IATA mentionnés dans le document de travail SP AFI/08-WP/62, en tant que moyens de combler les lacunes de sécurité ; et
- c) inviter tous les partenaires de l'industrie aérienne à soutenir les États dans leurs efforts de mise en œuvre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde.