



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)

PROGRÈS DES ÉTATS AFRICAINS AU CHAPITRE DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

(Note présentée par 53 États contractants¹, membres
de la Commission Africaine de l'Aviation Civile)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réunion conjointe de l'OACI et de la CAFAC, tenue le 13 mai 2010 à Ndjamen (Tchad), a examiné diverses questions relatives à la sécurité. Elle a noté avec préoccupation les renseignements sur l'état de la sécurité de l'aviation dans la région africaine et est convenue d'un ensemble de stratégies et d'objectifs pour remédier aux carences de la sécurité de l'aviation sur le continent et renforcer celle-ci.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à noter les recommandations formulées concernant des mesures à mettre en œuvre par les États, l'OACI, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

¹ 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, Maurice, Mauritanie, 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 et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours d'une réunion conjointe de l'OACI et de la CAFAC qui a eu lieu le 13 mai 2010 à Ndjamena (Tchad), diverses questions relatives à la sécurité découlant de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sécurité tenue en mars de la même année ont été examinées.

1.2 La réunion a noté avec préoccupation les renseignements sur l'état de la sécurité de l'aviation dans la région africaine et exprimé des inquiétudes en particulier sur les points suivants :

- a) région africaine qui affiche un taux d'accident supérieur à deux fois la moyenne mondiale, ce qui est loin de l'objectif de sécurité fixé par l'OACI ;
- b) résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), qui indiquent que 27 États africains, soit la moitié des États membres de la CAFAC, présentent un degré de non-mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité de plus de 50 % et ont vu leur cas déferé à la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) ;
- c) grand nombre d'États qui présentent divers problèmes graves de sécurité liés en particulier au fait qu'ils accordent des permis d'exploitation aérienne (AOC) sans respecter les exigences et procédures applicables ;
- d) incidence politico-économique sur les États et les compagnies aériennes de la perception négative du public quant à la sécurité de l'aviation à l'intérieur du continent.

2. DÉCISIONS PRISES

2.1 Afin de remédier aux carences en matière de sécurité aéronautique et de renforcer celle-ci sur le continent, la réunion est convenue d'un ensemble de stratégies et d'objectifs. Les recommandations énoncées ci-dessous, qui portent sur des mesures à être mises en œuvre par les États, l'OACI, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), ont été formulées.

2.2 Généralités

2.2.1 La réunion est convenue d'un objectif visant à réduire d'au moins 10 % par an, au cours des deux prochaines années, le degré de non-mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité.

2.2.2 Un objectif a été fixé qui vise au retrait d'ici à deux ans (maximum) de tous les États africains figurant sur la liste de la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) de l'OACI.

2.2.3 Les tâches liées aux recommandations de la réunion devraient être prises en compte dans les programmes de travaux de la CAFAC et de l'OACI [bureaux régionaux et Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP)].

2.3 États

2.3.1 Les États doivent passer en revue et actualiser leur processus AOC et, s'il y a lieu, demander une assistance des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des autres États dans la délivrance de leurs AOC.

2.3.2 Les États doivent s'abstenir de servir de pavillons de complaisance à d'autres parties.

2.3.3 Les États doivent radier de leur registre toutes les entreprises de transport aérien qui ne sont pas certifiées comme il convient ou qui ne sont pas en exploitation et s'abstenir d'octroyer de nouveaux AOC tant qu'ils n'auront pas mis sur pied un système efficace de supervision de la sécurité ainsi que des règlements et procédures appropriés conformes aux normes applicables.

2.3.4 Les États devraient s'unir pour mettre en commun leurs ressources dans le cadre de mécanismes sous-régionaux de supervision de la sécurité comme les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et les RSOO.

2.3.5 Les États devraient se rappeler qu'il leur incombe, en définitive, de s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité même si les ressources ont été mises en commun dans le cadre d'une coopération régionale.

2.3.6 Les États devraient sérieusement envisager de ratifier la Convention du Cap afin de permettre à leurs compagnies aériennes de renouveler leur flotte avec des avions modernes dans des conditions favorables.

2.3.7 La formation d'inspecteurs de la navigabilité, de l'exploitation aérienne et de la délivrance des licences du personnel est une priorité et devrait être une activité continue.

2.3.8 Les États doivent fournir des renseignements sur la sécurité de l'aviation et une rétro-information en réponse aux questionnaires et lettres de la CAFAC et de l'OACI.

2.4 OACI

2.4.1 L'OACI devrait continuer d'apporter son soutien et d'affecter des ressources suffisantes à l'ACIP et aux bureaux régionaux de l'Afrique pour leur permettre de fournir aux États africains l'assistance dont ils ont besoin.

2.4.2 Les bureaux régionaux et l'ACIP devraient rencontrer immédiatement chaque État figurant sur la liste de l'ARRB pour examiner ses carences constatées et établir un plan de travail visant à éliminer ces carences et les problèmes graves de sécurité.

2.4.3 Le coût du maintien d'un RSOO durable s'est révélé être un problème, similaire à celui du maintien d'une autorité nationale de l'aviation civile. L'OACI devrait fournir des orientations sur le financement et la viabilité des RSOO.

2.4.4 L'OACI devrait aider à éliminer les vols d'avion illégaux et dangereux en Afrique. À cet égard, elle devrait intervenir auprès des Nations Unies, dont les activités ont contribué à beaucoup de problèmes du continent en matière de sécurité de l'aviation.

2.4.5 L'ACIP, en collaboration avec la CAFAC, devrait faire des efforts pour veiller à ce que tous les États soient membres d'une RSOO, qu'ils fassent partie ou non d'une communauté économique régionale.

2.5 CAFAC

2.5.1 La CAFAC devrait, en collaboration avec l'Union africaine (UA), sensibiliser les dirigeants politiques africains, dont les ministres chargés de l'aviation civile et les chefs d'État, en ce qui a trait aux points suivants :

- a) respect des normes et procédures relatives à la délivrance des AOC ;
- b) démonstration d'une volonté politique, conscience et évaluation honnête concernant la sécurité de l'aviation dans leurs États respectifs ;
- c) permettre à des professionnels de gérer les questions techniques de l'aviation dans les États ;
- d) rendre possible une exécution efficace et sans entrave de la supervision de la sécurité, sans ingérence politique ;
- e) veiller à ce que les recettes provenant de l'aviation soient canalisées vers l'amélioration de la sécurité de l'industrie ;
- f) la CAFAC devrait travailler étroitement avec le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et l'UA afin d'encourager les gouvernements africains à investir dans l'aviation ;
- g) la CAFAC devrait travailler étroitement avec l'UA, le NEPAD et l'AFRAA à assurer la visibilité du transport aérien dans le système de l'UA ;
- h) la CAFAC devrait s'associer avec l'UA et l'AFRAA pour créer un équipe spéciale de travail sur les « listes noires » de l'Union européenne ;
- i) la CAFAC et l'AFRAA devraient travailler avec les États membres et les compagnies aériennes pour radier des registres toutes les compagnies aériennes « fictives » ;
- j) la CAFAC devrait collaborer avec les communautés économiques régionales et les États pour assurer l'efficacité et l'efficacités des RSOO établies ;
- k) la CAFAC devrait collaborer et travailler étroitement avec les bureaux régionaux de l'OACI au renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique ;
- l) la CAFAC devrait créer et mettre en œuvre des projets pour aider les États figurant sur la liste de l'ARRB ;
- m) la CAFAC devrait prioriser la formation et le renforcement des capacités et concentrer l'assistance en matière de formation sur les États dont les besoins sont les plus grands.

2.6 **AFRAA**

2.6.1 L'Association des compagnies aériennes africaines est instamment priée de soutenir les RSOO dans leur recherche de sources de financement durables, comme les redevances passagers, et d'autres recettes pour appuyer leurs activités de supervision de la sécurité.

3. **CONCLUSION**

3.1 Les États et les parties prenantes africains sont résolus à mettre en œuvre les recommandations convenues à la réunion conjointe de l'OACI et de la CAFAC.

— FIN —