



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

Première Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile

(Abuja, Nigéria, 19 - 21 mars 2002)

Point 1 de l'ordre du jour : Stratégies destinées à remédier aux carences relevées dans la Région

Plan OACI de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

(Note présentée par le Secrétariat)

Sommaire

La présente note traite de la nécessité d'élaborer un plan régional de sécurité de l'aviation pour l'Afrique occidentale et centrale en tant que partie du Plan OACI de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

Références:

Résolution de l'Assemblée A32-15;
Résolution de l'Assemblée A33-16

Annexes

Résolution de l'Assemblée A 33-6

1. Introduction

1.1 Le taux d'accidents aériens mortels de par le monde est demeuré bas depuis quelques années, ce qui fait de l'aviation civile le mode de transport le plus sûr au monde. Toutefois, les impacts sans perte de contrôle (CFIT) continuent d'être une cause fondamentale d'accidents aériens. Qui plus est, la perception du public de la sécurité aérienne se fonde largement sur le nombre d'accidents d'avion plutôt que sur le taux d'accidents. Tous les partenaires de l'industrie aéronautique tels l'OACI, les fabricants d'aéronefs et les exploitants doivent conjuguer leurs efforts pour accroître la confiance du public et réduire le taux d'accidents.

1.2 C'est ainsi que la Commission de navigation aérienne a proposé un plan de sécurité aérienne dans le monde. En novembre 1997, la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile tenue à Montréal a souscrit aux objectifs du Plan précité et a recommandé qu'il soit instamment demandé aux Etats de collaborer avec l'OACI dans l'élaboration du plan mondial de sécurité aérienne de l'OACI susdis. Depuis la 31^{ème} Session de l'Assemblée, l'OACI a mis au point un programme de prévention des accidents avec impacts sans perte de contrôle (CFIT) consistant en une formation en matière de CFIT et l'introduction de nouvelles normes et pratiques recommandées et procédures concernant les équipements embarqués ainsi que la formation et la coordination des membres d'équipage.

En 1998, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A32-15 qui réaffirme qu'il est nécessaire de mettre intégralement en oeuvre le programme OACI de prévention d'impacts sans perte de contrôle. La résolution de l'Assemblée A32-15 (voir pièce jointe) entérine également l'établissement d'un plan OACI de sécurité aérienne de par le monde et exhorte les Etats contractants à coopérer en fournissant le soutien voulu et en mettant en oeuvre tous ses divers éléments. L'OACI encourage également les Etats à promouvoir les groupes régionaux et sous-régionaux de sécurité et à s'assurer que les ressources humaines dans le domaine aéronautique possèdent maintenant un niveau de compétence approprié.

2. Analyse

2.1 Récemment, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A33-16 - **Plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**, qui consolide les progrès accomplis depuis les précédentes résolutions. Le dispositif de cette résolution est ainsi libellée :

- a) *Prie instamment* les Etats contractants d'adopter les objectifs du GASP qui concernent une réduction du nombre et du taux mondial d'accidents d'aviation ;
- b) *Prie instamment* les Etats contractants d'avoir la volonté politique d'appliquer les mesures correctives établies lors des audits USOAP, de combler les carences relevées au cours du processus régional de planification et des activités connexes et de publier les règlements nécessaires à la mise en oeuvre des systèmes de sécurité créés dans le cadre du GASP ;
- c) *Réaffirme* qu'il est nécessaire de mettre en application les programmes de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre des accidents en approche et à l'atterrissage (ALAR) ;
- d) *Prie instamment* tous les Etats contractants d'appuyer les divers éléments du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- e) *Approuve* le principe suivant lequel, dans le domaine de la sécurité, l'OACI concentre ses efforts sur les activités, prévues ou en cours, qui sont les plus prometteuses pour

- réduire le taux d'accidents ;
- f) *Charge* le Conseil et le Secrétaire général de participer aux efforts des Etats en vue d'améliorer les systèmes actuels de bases de données sur la sécurité et l'échange d'informations liées à la sécurité, et de participer aux activités visant la mise sur pied d'un réseau global d'analyse et de diffusion de renseignements qui tiennent compte de la nécessité de protéger adéquatement les renseignements confidentiels et les sources de ces renseignements ;
 - g) *Encourage* la libre communication des informations liées à la sécurité entre les usagers du système aéronautique, y compris la communication par les Etats de données sur les accidents et les incidents au système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI ;
 - h) *Prie instamment* tous les Etats contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de réaliser l'équilibre approprié entre les divers éléments des efforts de prévention des accidents (exemples: réglementation, mise à exécution, formation, et mesures d'incitation pour encourager les comptes rendus volontaires) et d'encourager un plus grand nombre de comptes rendus volontaires sur les événements qui peuvent toucher la sécurité de l'aviation, et *charge* l'OACI d'élaborer les politiques et les éléments d'orientation appropriés à cet effet ;
 - i) *Prie instamment* tous les Etats contractants de s'assurer que leurs exploitants d'aéronefs, leurs fournisseurs de services et de matériel de navigation aérienne, et leurs organismes de maintenance possèdent les procédures et politiques nécessaires pour assurer la communication volontaire des événements susceptibles de nuire à la sécurité de l'aviation ; et
 - j) *Encourage* les Etats à promouvoir les groupes régionaux de sécurité.
- 2.2 Le développement récent du transport aérien dans la région, la libéralisation des activités aéronautiques et la présence de nouveaux exploitants commandent une implication des autorités aéronautiques de la région et une coordination effective en vue d'une mise en oeuvre rapide des dispositions et résolutions sur la prévention des accidents et le plan de sécurité aérienne dans le monde.

3. **Décision de la réunion**

3.1 La réunion est invitée :

- a) à prendre note des informations présentées ;
- b) à formuler les observations qu'il lui plaira de faire.
