



ORGANISATION AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ
DE L'AVIATION POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASG-AFI)
Kampala, Ouganda (26 - 27 mars 2012)

Point 2 de l'ordre du jour: État de la sécurité de l'aviation dans la région AFI – y compris les indicateurs de la sécurité

État de la sécurité de l'aviation dans la région AFI

(Note présentée par IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note donne un aperçu des performances de sécurité de la région au cours des cinq (5) dernières années et invite les États à mettre en œuvre des méthodes éprouvées afin de lutter contre le taux élevé d'accidents.

RÉFÉRENCE (S):

Annexes 13 et 14 de l'OACI

Objectifs stratégiques:

1. INTRODUCTION

1.1 Même si nous avons eu une tendance oscillant d'accidents dans la région AFI (causés par les exploitants basés dans la région AFI) au cours des cinq dernières années, et enfin une tendance significative à la baisse dans les données de deux dernières (2) montre que ces accidents se répartissent en deux catégories principales dont les excursions de la piste et perte de contrôle.

Le premier facteur contribuant reste la faible supervision de la sécurité suivi de la certification incorrecte des exploitants aériens, la qualification et formation des pilotes, la mise en œuvre limitée de des systèmes de gestion de la sécurité dans les opérations et la non-adhésion aux procédures d'exploitation normalisées.

2. ANALYSE

2.1 Les statistiques indiquent que tous les membres de l'IATA et les transporteurs aériens commerciaux qui ont mis en œuvre les meilleures pratiques de l'industrie en matière de sécurité comme IOSA contribuent un taux inférieur à 25% des accidents dans la région AFI.

2.2 Au cours de la période, la région a été accordée une préparation gratuite de l'IOSA à travers le programme Partenaire pour la Sécurité (PfS) de l'IATA. Il y avait la motivation de ramener le taux du western Built Jet hull loss à la baisse pour enregistrer un taux 2 en 2008;

2.3 La tendance des trois dernières années montre que nous nous dirigeons vers une bonne direction avec un taux de 9,94 en 2009, 7,41 en 2010 et juste en dessous de 4 en 2011 qui est encore un peu au-dessus de la moyenne mondiale de 0,37.

2.4 Les principales causes susmentionnées sont bien connues, mais ce qui manque, c'est la ferme volonté de les résoudre d'une manière systématique et efficace.

3. **SUITE À DONNER**

3.1 La réunion est invitée à :

- a. Recommander / encourager les États qui ont des carences connues comme le souligné les rapports du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de se dépêcher à les résoudre et si nécessaire demander l'aide de l'expertise des organismes et groupes sous régionaux.

-FIN -