



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Huitième réunion du Groupe régional africain de sécurité de l'aviation — Région Afrique —  
océan Indien (RASG-AFI/8)  
Kigali (Rwanda), 7-11 novembre 2022

### Initiatives de l'iSASO en matière de sécurité

(Note présentée par l'Organisation intérimaire pour la sécurité de l'aviation de la SADC)

RÉSUMÉ	
<p>La présente note d'information décrit les activités menées dans la région de la SADC par l'iSASO afin de promouvoir et faciliter la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile. Avec le soutien des États membres et de plusieurs parties prenantes, cette organisation a pu entreprendre des programmes ou y participer pour le renforcement de la sécurité de l'aviation dans la région. Cette note de travail met l'accent sur l'expérience acquise par l'iSASO, les besoins en renforcement des capacités, et la nécessité de publier des éléments indicatifs et de fournir un appui constant pour le développement de l'aviation civile dans les pays en développement.</p>	
<p>La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.</p>	
<p>Objectifs stratégiques connexes</p>	<p>Sécurité</p>

## 1 INTRODUCTION

1.1 L'Organisation intérimaire pour la sécurité de l'aviation de la SADC (iSASO) est un précurseur de l'Organisation de la SADC pour la sécurité de l'aviation (SASO). Cette organisation émane du projet COSCAP-SADC et fonctionne en tant qu'entité intérimaire en attendant la signature finale de sa charte. Elle fonctionne actuellement sur la base d'un Accord de siège conclu entre la SADC et le Royaume d'Éswathini. On espère que la signature finale sera jointe à la Charte dans un proche avenir.

La totalité des activités de l'organisation intérimaire a démarré au troisième trimestre 2021 après le recrutement du Directeur exécutif et du personnel régional. Depuis lors, les initiatives visant à mettre en place l'Organisation et démarrer ses activités se poursuivent, avec une incidence positive sur les États membres.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Réalisations

2.1.1 Règlementation — bon nombre d'États membres de la SADC ont une réglementation obsolète pour gérer leur secteur aérien. Dans le but d'harmoniser le cadre réglementaire de la

région, l'iSASO a lancé un projet de révision des règlements génériques de l'aviation de la SADC. Ce projet est parrainé par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA). Il a démarré en mars 2022 et son taux de réalisation s'élève à ce jour à 75 %. Il est vrai le mandat actuel de l'Organisation ne couvre que la navigabilité, les opérations de vol et les licences du personnel, mais l'élaboration des règlements génériques a été étendue aux aéroports et aux services de la navigation aérienne.

Le projet est mené par les inspecteurs nationaux de la sécurité désignés par les États membres, avec l'appui d'un groupe d'experts parrainé par l'AESA. Ce sont les mêmes experts qui ont élaboré les règlements génériques de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CEA) qui ont servi de base pour l'élaboration de ceux de la SADC.

2.1.2 Formation des formateurs – Le manque d'inspecteurs de supervision de la sécurité dûment qualifiés est un obstacle majeur à la supervision de la sécurité dans la région de la SADC. Les coûts liés à l'envoi d'un inspecteur à l'étranger pour acquérir la formation nécessaire sont trop élevés par rapport aux avantages économiques que l'on peut en tirer dans la plupart des cas, les États accusent du retard dans ce domaine.

Pour rattraper ce retard, l'iSASO promeut la formation des inspecteurs nationaux de la sécurité comme formateurs. À ce jour, 10 inspecteurs ont été formés et certifiés comme instructeurs OACI. L'iSASO va s'appuyer sur ces instructeurs pour dispenser la formation nécessaire dans les États membres de la SADC. Par conséquent, au lieu d'envoyer un inspecteur se former à l'étranger à un coût exorbitant, l'iSASO peut envoyer cet instructeur dans un État pour former plusieurs inspecteurs à un coût très faible.

2.1.3 Assistance collaborative aux États membres – Dans le but d'améliorer l'assistance fournie aux États membres, les RSOO de la région doivent harmoniser leurs programmes et réduire les doubles emplois.

L'iSASO collabore avec les RSOO, et les autres partenaires, surtout la CAFAC, afin de renforcer la planification efficace de ses missions d'assistance. Dans les cas où CAFAC a prévu des missions dans la région de la SADC, les deux organisations collaborent pour une utilisation optimale des ressources et éviter les doubles emplois.

2.1.4 Programme des inspecteurs nationaux de la sécurité — l'iSASO a lancé son programme des inspecteurs nationaux de la sécurité en décembre 2021. Les États membres de la SADC ont été invités à y participer et ils ont désigné des inspecteurs issus de tous les cinq domaines de la supervision de la sécurité. Ces inspecteurs ont été formés aux processus et procédures de l'iSASO.

Après cette formation, l'assistance a été fournie à au moins trois quarts des États membres. Actuellement, les inspecteurs nationaux de la sécurité sont occupés à élaborer les règlements génériques. D'ici fin octobre 2022, trois réunions en présentiel des inspecteurs nationaux de la sécurité seront organisées à Eswatini.

2.1.5 Appui des organisations partenaires — l'iSASO a largement bénéficié du projet de l'Union européenne – Sécurité de l'aviation en Afrique (projet ASA de l'UE).

Le projet d'assistance technique a pour objectif d'aider la région africaine à améliorer la sécurité de l'aviation. Il vise plus spécifiquement à aider les États africains à remplir leurs obligations en matière de supervision de la sécurité au titre de la Convention de Chicago, en mettant en place un système efficace de supervision de la sécurité de l'aviation. Le projet a adopté une approche

régionale afin d'atteindre ses objectifs et collabore étroitement avec les organisations régionales de supervision de la sécurité (y compris l'iSASO), les bureaux régionaux de l'OACI, et la CAFAC.

Le projet ASA de l'UE a permis à l'iSASO de renforcer ses capacités techniques et ses mécanismes internes. On espère que l'AESA va étendre le projet au-delà de 2023.

2.1.6 Protocoles d'accord signés avec les RSOO africaines — étant donné que l'iSASO est une RSOO récente comparativement aux autres RSOO africaines, elle devait absolument conclure des accords avec ces RSOO mieux établies afin de profiter de leurs processus plus développés. Par exemple, au lieu d'élaborer une réglementation à partir de rien, l'iSASO s'est servie des règlements de la CASSO comme documents de base.

À ce jour, des protocoles d'accord ont été signés avec la CASSOA, la BAGASOO et la CAFAC, et l'iSASO en tire d'énormes bénéfices.

## 2.2 Recommandations et perspectives

2.2.1 Formation des avocats du secteur de l'aviation — vu la nécessité de relations de travail harmonieuses et sans discontinuité entre les inspecteurs et les avocats du secteur de l'aviation dans le domaine de la supervision de la sécurité, il faut mettre en place un programme de formation structuré pour les avocats du secteur de l'aviation, suivant le modèle du programme de formation des inspecteurs de la sécurité de l'aviation.

La SASO travaillera avec les RSSO africaines qui ont déjà lancé des projets similaires pour atteindre cet objectif.

2.2.2 Exploitation des systèmes d'aéronef non habités – L'utilisation d'aéronefs non habités à des fins civiles a connu une croissance exponentielle au cours des dernières années. La recherche-développement sur les applications civiles des aéronefs non habités est une activité dynamique qui évolue rapidement. Les tâches qui jadis étaient irréalisables, onéreuses ou comportaient trop de risques sont désormais possibles, grâce à l'utilisation d'aéronefs non habités. Par conséquent, ces aéronefs sont de plus en plus exploités à la fois dans l'espace aérien réglementé et dans l'espace aérien non réglementé, où il y a risque d'interférence avec les aéronefs classiques.

Selon les rapports, c'est une faible proportion d'aéronefs non habités qui sont à tout le moins immatriculés auprès des autorités de l'aviation civile. Dans la plupart des cas, leurs pilotes sont d'enthousiastes amateurs qui n'ont pas de licences de pilote pour faire voler ces appareils. Il faut mener une campagne régionale de sensibilisation du public sur la nécessité d'immatriculer les aéronefs non habités, de veiller à leur navigabilité, et d'obtenir les licences de pilote, de les assurer, et de tenir compte de la gestion de l'espace aérien, de la sécurité, etc.

Quelques États ont promulgué des réglementations pour les aéronefs non habités. Toutefois, vu l'évolution rapide de l'industrie des UAS, ces réglementations deviennent très vite caduques, à moins d'être révisées régulièrement.

2.2.3 Mécanisme coopératif d'étalonnage en vol des ANS – Les contributions des experts de la navigation aérienne de la SADC ont montré qu'il est (1) coûteux et (2) difficile de calibrer les aides à la navigation au sol d'un État. Il existe un nombre limité de fournisseurs de ce service et, pour cette raison, il est plus onéreux de le sous-traiter auprès des prestataires disponibles.

Les États africains peuvent tirer parti de la création d'un mécanisme coopératif d'étalonnage en vol. Il est évident qu'à moins qu'un État ait plusieurs aéroports, il n'est pas économique d'investir dans l'acquisition des équipements d'étalonnage en vol. Dans le même temps, la dépendance à quelques fournisseurs de services d'étalonnage pousse les prix vers le haut. La situation changerait si un groupe d'États contribuait pour investir dans l'acquisition des aéronefs et des équipements d'étalonnage en vol, pour ainsi rendre ces équipements disponibles pour être utilisés par l'un des États participants, au besoin. Ces dispositions feraient baisser les coûts et favoriseraient l'indépendance de ces États dans ce domaine.

### **3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1 La réunion est invitée à :

- a. prendre acte des informations contenues dans la présente note de travail.