

Forum

Sur les Organisations Régionales de Supervision de la Sécurité (ORSSs) Pour la Sécurité de l'Aviation Mondiale

22 – 24 Mars 2017
Ezulwini, Swaziland

Présenté par: Jean Appolinaire MOKOUMBOU – Directeur Technique de ASSA-AC

Les Aspects Pratiques de Fonctionnement des Mécanismes Régionaux

SOMMAIRE

- INTRODUCTION
- CONTEXTE
- PROBLÈMES COMMUNS AUX ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT
- SOLUTION RÉGIONALE AU PROBLÈME
- INITIATIVES DE COOPÉRATION RÉGIONALES EN SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (COSCAP)
- MÉCANISMES RÉGIONAUX: QUE PEUVENT-ILS OFFRIR ET FAIRE POUR LES ÉTATS?
- CONCLUSION



Les Aspects Pratiques de Fonctionnement des Mécanismes Régionaux

INTRODUCTION

- Document rédigé pour être présenté lors du Forum sur les Organisations Régionales de Supervision de la Sécurité;
- Présente les Aspects Pratiques de Fonctionnement des Mécanismes Régionaux ainsi que les services qu'ils peuvent offrir aux États;
- Composé de sept parties présentant:
 - l'introduction;
 - le contexte;



Les Aspects Pratiques de Fonctionnement des Mécanismes Régionaux

INTRODUCTION (suite)

- les problèmes communs aux États en développement;
- la solution régionale au problème;
- les initiatives de coopération régionales en supervision de la sécurité (COSCAP);
- les mécanismes régionaux: que peuvent-ils offrir et faire pour les États?
- la conclusion.

Les Aspects Pratiques de Fonctionnement des Mécanismes Régionaux

- **Mécanismes Régionaux: que peuvent-ils offrir et faire pour les États?**

CONTEXTE

- La Résolution A29-13 – *Amélioration de la Supervision de la Sécurité*, qui avait été adoptée par la 29ème Assemblée de l'OACI en 1992, reconnaissait que plusieurs États pouvaient ne pas disposer du cadre juridique ou des ressources financières ou techniques pour se conformer aux exigences minimales contenues dans la Convention et ses Annexes



CONTEXTE (suite)

- La résolution avait noté également que plusieurs États Contractants pouvaient éprouver des difficultés à s'acquitter de leurs responsabilités légales internationales en matière de supervision de la sécurité des Transporteurs Aériens.
- La 31ème Session de l'Assemblée de l'OACI tenue en 1995 avait approuvé le Programme de Supervision de la Sécurité (SOP) en s'appuyant sur la résolution précédente et avait établi un mécanisme pour le financement et la contribution en ressources techniques au programme.
- Un programme volontaire d'évaluation et de suivi avait alors été lancé en 1996.



CONTEXTE (suite 1)

- Bien que la participation des États Contractants fût volontaire, l'objectif était d'auditer les fonctions de régulation existantes dans les États Participants et d'offrir une assistance technique, un suivi et des conseils aux États dans leurs démarches d'intégration des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI (SARP's) et des procédures connexes.
- Pendant les deux premières années, les évaluations de la Supervision de la Sécurité avaient décelé de nombreuses lacunes dans les systèmes de supervision utilisés par les États Contractants.



PROBLÈMES COMMUNS AUX ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT.

- Bien que les circonstances variaient d'un État à l'autre, il était apparu évident que plusieurs obstacles communs se dressaient et qui empêchaient les États de mettre en œuvre et de pérenniser un programme fonctionnel de supervision.
- Dans les pays en développement dont les transporteurs aériens étaient à leurs débuts et dans les pays qui avaient connu une croissance rapide de leur transport aérien, les administrations avaient été surpassées, réduisant considérablement leur capacité de régler leur industrie, la supervision de la sécurité étant une fonction exigeante.
- L'incapacité de certains États de recruter, former et retenir des inspecteurs qualifiés.



SOLUTION RÉGIONALE AU PROBLÈME

- À cause des contraintes mentionnées ci-dessus et aussi du fait que la taille de l'industrie aéronautique de la plupart des États en développement est habituellement restreinte et ne requiert souvent pas les services d'un inspecteur en Exploitation technique et d'un inspecteur en Navigabilité à plein temps dans chaque État, la formation d'une organisation de coopération par un groupe d'États, semblait être la solution qui présente le meilleur rapport coût-bénéfice.
- Une telle organisation, composée d'un noyau d'inspecteurs régionaux qualifiés, augmenterait la capacité de certification et de surveillance de chacun des États membres.



INITIATIVES DE COOPÉRATION RÉGIONALES EN SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (COSCAP)

- L'ASSA-AC a débuté comme un projet coopératif à la suite de la signature par la CEMAC et l'OACI-TCB d'un accord en 2005. Le groupe de coopération a été nommé Projet de développement Coopératif de Sécurité Opérationnelle et de Maintien de la Navigabilité pour les Etats membres de la CEMAC et Sao Tomé et Príncipe (COSCAP CEMAC/STP) mis en place en 2008. Plus tard, en 2012 le COSCAP CEMAC/STP est devenu une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC).
- Son champ d'action couvre PEL/OPS/AIR/AGA.



MÉCANISMES RÉGIONAUX: QUE PEUVENT-ILS OFFRIR AND FAIRE POUR LES ÉTATS?

- Offrir un cadre de coopération régionale;
- Promouvoir l'harmonisation des lois fondamentales, des règlements et des procédures;
- Fournir un point central régional pour traiter d'une façon unifiée toutes les questions de certification et des inspections techniques, en vue d'harmoniser et normaliser les politiques et procédures associées;

MÉCANISMES RÉGIONAUX: QUE PEUVENT-ILS OFFRIR FAIRE POUR LES ÉTATS ?(suite)

- Elaborer et mettre en œuvre un programme de formation visant à améliorer les compétences et les connaissances techniques du personnel de l'aviation;
- Effectuer des tâches de certification et de surveillance pour le compte des AACs des États membres;
- Effectuer des audits et d'autres activités d'assurance de la qualité ;
- Développer et mettre en place un Programme Régional de sécurité;
- Mettre en place des programmes qui sont mieux mis en œuvre sur une base sous-régionale ou régionale;



MÉCANISMES RÉGIONAUX: QUE PEUVENT-ILS OFFRIR FAIRE POUR LES ÉTATS ?(suite 1)

- Fournir les informations aux AACs des États membres en vue de résoudre les non-conformités relevées ;
- Faciliter une approche coordonnée et partagée de l'utilisation de l'expertise technique relative à la supervision de la sécurité mise à la disposition des AACs des États membres, afin d'éviter toute duplication des efforts et s'assurer que les AACs tirent un maximum d'avantages des ressources mises à leur disposition;



MÉCANISMES RÉGIONAUX: QUE PEUVENT-ILS OFFRIR FAIRE POUR LES ÉTATS ?(suite 1)

- Fournir des services consultatifs et d'assistance à la demande des Etats ;
- Mobiliser et solliciter des ressources techniques et financières auprès des sources externes ;
- Aider les Etats membres à élaborer et à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

CONCLUSION

- Au vu de ce qui vient d'être présenté, la solution aux problèmes de supervision de la sécurité aérienne dans notre région passe nécessairement par la régionalisation.
- Cependant nous devons relever les défis auxquels les RSOOs sont confrontés et qui sont ceux liés aux questions de leur financement durable.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION