

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIXIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE (DGCA/6)
(DGCA/6)
(Brazzaville, Congo, 2 – 4 novembre 2016)

Point 9 de l'ordre du jour : Viabilité des organisations régionales

AMELIORATION DE L'EFFICIENCE DES RSOO/RAIO

(Présenté par le Secrétariat de l'OACI)

RESUME
<p>Ce document présente la situation actuelle des Organisations régionales dans la Région AFI. Il expose brièvement les défis auxquels est confrontée la Région et propose des possibilités à explorer et nécessitant une discussion approfondie lors d'une Conférence RSOO/RAIO devant être organisée l'année prochaine.</p> <p>Mesures attendues de la réunion au Paragraphe 3.</p>
<p>REFERENCE(S) : - Rapports de la 15^{ème} et de la 16^{ème} Réunions du Comité directeur du Plan AFI</p>
<p>Objectif(s) stratégiques connexes de l'OACI : Sécurité</p>

1. INTRODUCTION

- 1.1 Conformément à l'Article 1^{er} de la Convention de Chicago, chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et, conformément aux Articles 12 (Règles de l'air) et 37 (Adoption de normes et procédures internationales), il a la responsabilité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'intérieur de ses frontières et des aéronefs portant ses marques d'enregistrement. Les Etats doivent également collaborer le plus possible pour réaliser la normalisation des lois, des règlements, des procédures et des pratiques. L'établissement d'une RSOO dotée de ressources adéquates permet aux Etats manquant individuellement de ressources d'établir un système efficace de supervision de la sécurité en regroupant leurs ressources afin d'instaurer une approche régionale commune de la réglementation, la supervision et l'application de la sécurité.
- 1.2 Le terme « RSOO » couvre, dans son acception générale, un certain nombre de formes juridiques et de structures institutionnelles allant d'organisations intergouvernementales internationales hautement formalisées, comme l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Organisation du Groupe de

l'Accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA), l'Organisation de supervision de la sécurité aérienne (SASO) de la Communauté de développement de l'Afrique Australe et le Bureau de la sécurité de l'aviation du Pacifique (PASO), à des projets moins institutionnalisés, créés dans le cadre du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP)¹ de l'OACI.

- 1.3 La Résolution A37-8 de l'Assemblée sur la coopération et l'assistance régionales pour résoudre les insuffisances sécuritaires a reconnu que les RSOO ont un grand potentiel d'aider les Etats à remplir leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, par des économies d'échelle et l'harmonisation à une plus grande échelle; et elle a encouragé les Etats contractants à favoriser la création de partenariats régionaux et sous régionaux pour notamment participer et apporter un soutien tangible au renforcement et à la continuité d'organismes sous régionaux et régionaux de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, tels que les RSOO. Cela se reflète aussi dans les Cibles de sécurité d'Abuja, adoptées en 2012 par les Ministres africains responsables de l'aviation civile.
- 1.4 L'Annexe à ce document de travail est un récapitulatif de l'adhésion aux RSOO et de leur couverture technique dans la Région AFI. Elle indique particulièrement la nécessité d'optimiser l'adhésion aux RSOO et d'éviter la duplication inutile d'efforts et le chevauchement des domaines techniques couverts. A titre d'exemple de solution à ce problème, l'OACI a élaboré un Protocole d'accord sur la séparation des fonctions qui a été signé par l'AAMAC, l'UEMOA et la CEMAC en 2015.

2. DISCUSSION

2.1 Développements intervenus dans la supervision de la sécurité

- 2.1.1 Les importants développements suivants, aussi bien pour l'OACI que pour les Etats membres, doivent être pris en considération.
- 2.1.2 Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI est progressivement passé d'une approche basée sur une Annexe à une approche de systèmes globaux (CSA) puis, à une approche de surveillance continue (CMA). En outre, des cibles de sécurité mondiales et régionales ont été établies, comme la mise en œuvre effective (EI) du système de supervision de la sécurité des Etats, le mécanisme de préoccupations significatives de sûreté (SSC) avec de graves restrictions potentielles aux opérations des aéronefs, à la certification des exploitants d'aérodromes et aériens, à la gestion de la sécurité, etc.
- 2.1.3 En ce qui concerne les Etats, le trafic augmente dans le monde bien qu'il reste relativement faible dans

¹ Four COSCAP projects were established in the AFI Region mapping existing Regional Economic Communities or other established Groups of States, namely : Banjul Accord Group (BAG), Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale et Sao Tome et Principe (CEMAC & STP), Union Economique et Monétaire Ouest Africaine et Mauritanie (UEMOA et Mauritanie) and Southern African Development Community (SADC). These projects were expected to evolve into permanent or semi-permanent RSOOs.

la Région AFI. En outre, une grande majorité d'Etats ont établi ou sont en train d'établir des Autorités de l'Aviation civile qui deviennent progressivement autonomes, techniquement et financièrement. Par suite de l'évolution du concept d'Audit de la sécurité tel que décrit ci-dessus, la nécessité pour les Etats de maintenir en continuité leurs capacités de supervision de la sécurité à un certain niveau s'est renforcée.

2.2 Défis liés aux RSOO

2.2.1 Au cours des dernières années, la priorité a été accordée par les Etats membres du COSCAP à la mise en œuvre de la transformation de leurs programmes en Organisations régionales de supervision de la sécurité. Mais ces organisations sont confrontées à de nombreux défis dont les plus saillants sont l'insuffisance de financement et l'inefficience des Organisations régionales.

2.2.2 Insuffisance de financement

2.2.2.1 Il a été observé que les Etats ne remplissent pas toujours leurs obligations financières à l'égard des Organisations dont ils sont membres. La même situation a prévalu dans le cours des projets du COSCAP. Par ailleurs, plus les droits d'adhésion des Etats se font attendre, plus cette situation risque de se produire au vu des ressources limitées dont disposent certains Etats. D'autres Etats s'interrogent aussi sur leur retour sur investissement. Cette situation peut aussi traduire le manque d'engagement des Etats à soutenir l'Organisation régionale.

2.2.2.2 L'insuffisance de financement durable limite la capacité des Organisations régionales à recruter et maintenir un personnel hautement qualifié, à mettre effectivement en œuvre leurs plans d'action, en compromettant ainsi leur efficience et leur visibilité.

2.2.2.3 Différentes possibilités pourraient être explorées pour financer durablement ces Organisations :

- a) Optimiser les coûts opérationnels de chaque Organisation régionale ainsi que le nombre de ces Organisations en vue de réduire le niveau individuel des contributions de chaque Etat membre (par Organisation et en général) ;
- b) Continuer à promouvoir l'autonomie des CAA ;
- c) Envisager des mécanismes de financement alternatifs pour minimiser la dépendance aux budgets des Etats.

2.2.3 Inefficacité des Organisations régionales

2.2.3.1 Une enquête de satisfaction conduite par un COSCAP a révélé que le Programme a apporté une assistance limitée à ses Etats membres en ne contribuant ainsi que marginalement à la performance de leurs fonctions de Supervision de la sécurité. Cette situation peut être étendue aux autres Organisations régionales existantes.

2.2.3.2 Les raisons suivantes peuvent expliquer cette situation :

- a) En l'absence d'une claire délégation de fonctions aux RSOO, les Etats ont la responsabilité de solliciter ou d'accepter l'assistance de ces RSOO. Mais il semble y avoir une lacune à ce niveau ;
- b) Les Etats peuvent ne pas avoir accordé au personnel technique des Organisations régionales

- l'autorité leur permettant d'intervenir/participer aux inspections/audits ;
- c) La capacité de contribution efficiente des Organisations régionales est remise en cause par les Etats ;
- d) Bien que les Etats soient rattachés à une ou plusieurs Organisations régionales, les feuilles de route/stratégies de ces Etats pour l'aviation civile ne comprennent pas toujours des actions en synergie avec ces Organisations régionales ;
- e) Une perception erronée des contributions des Organisations régionales due à une mauvaise communication et à une faible visibilité.

2.2.3.3 Une plus grande efficience des Organisations régionales nécessitera que les Etats leur donnent un rôle plus important, qu'ils identifient clairement les fonctions et les obligations qu'ils souhaitent transférer aux Organisations régionales et qu'ils renforcent leurs capacités en conséquence. Un cadre juridique approprié sera également nécessaire.

2.3 Suite à donner

2.3.1 Des solutions éventuelles ont été proposées dans le présent document mais une réflexion plus approfondie est nécessaire pour proposer des solutions pratiques pour l'optimisation, le renforcement et la viabilité des Organisations régionales dans la Région AFI.

2.3.2 Au vu de ce qui précède, le Comité directeur du Plan régional pour la mise en œuvre de la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI) a résolu que le « Secrétariat du Plan AFI devrait élaborer des stratégies et travailler sur les moyens d'assurer la viabilité d'Organisations régionaux de supervision de la sécurité et d'Organisations régionales d'enquêtes sur les accidents (RSOOs/RAIOs) et organiser, à cet égard, une réunion de coordination des RSOO de l'AFI ». Les objectifs d'un tel forum pourraient inclure notamment les aspects suivants :

- a) Accord sur une feuille de route et plan d'action pour l'amélioration des RSOOs et des RAIOs en termes de fonctionnalité et de viabilité ;
- b) Clarification des relations entre les Etats et les RSOOs/RAIOs ;
- c) Dispositions de travail entre les RSOOs et l'OACI ; et
- d) Autres formes de mécanismes de supervision de la sécurité.

3. MESURES ATTENDUES DE LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans le document ;
- b) Donner l'orientation appropriée pour l'élaboration de solutions pratiques pour l'optimisation, le renforcement et la viabilité des Organisations régionales dans la Région AFI devant faire l'objet de discussions lors de la prochaine Conférence des Organisations régionales en mars 2017.

--FIN--

Annexe

Adhésion et couverture technique des RSOOs/RAIOs de la Région AFI

Tableau 1 : Adhésion aux RSOO

Groupe d'Etats / RSOO	BAGASOO /BAGAIA	CEMAC RSOO	UEMOA RSOO	AAMAC	SASO	CASSOA	ACAC/MID RSOO
BAG	x						
CEMAC		x		x			
COMESA				x	x	x	x
ECCAS		x		x	x (RDC)	x Burundi, Rwanda)	
IGAD						x	x
UEMOA			x	x			
CEDEAO	x		x	x			
ASECNA		x	x	x			
SADC				x (Madagascar)	x		
CAE						x	
UMA				x (Mauritanie)			x

Tableau 2 : Domaines techniques de RSOO

Domaines techniques	BAGASOO /BAGAIA	CEMAC RSOO	UEMOA RSOO	AAMAC	SASO	CASSOA	ACAC/MID RSOO
AGA							x
AIG	x						
AIR	x	x	x		x	x	x
ANS				x			x
OPS	x	x	x		x	x	x
PEL	x	x	x		x	x	x
AVSEC						x	