



Organisation de l'aviation Civile Internationale

**SEIZIÈME RÉUNION DU GROUPE AFI DE PLANIFICATION  
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/16)  
(Kigali, Rwanda, 19 – 23 Novembre 2007)**

**Point 5.0 de l'ordre du jour : Sécurité et carences de la navigation aérienne**

**5.2 : Efforts nationaux et régionaux pour remédier aux carences**

**MISE EN PLACE D'UNE AGENCE REGIONALE DE SUPERVISION DE LA  
SECURITE ET DE LA SURETE DE L'AVIATION (CASSOA)**

*(Note présentée par l'Ouganda au nom des Etats partenaires  
de la Communauté d'Afrique de l'Est<sup>1</sup>)*

**RESUME**

La présente note décrit les efforts entrepris par la Communauté d'Afrique de l'Est pour mettre en place un système régional de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation pour que le transport aérien dans la région soit assuré dans la sécurité, de manière sûre et efficace, conformément aux exigences et obligations prévues par la Convention de Chicago.

L'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile offre aux Etats partenaires un cadre et un mécanisme communs pour les aider à remplir leurs obligations internationales en matière de sécurité et sûreté. Cette initiative constructive permettra en outre d'appuyer la mise en œuvre du Plan AFI approuvé par la 36<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI.

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 8.

**1.0 INTRODUCTION**

1.1 La Convention de Chicago reconnaît comme principe fondamental la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ce principe implique que chaque Etat soit assumer la responsabilité de la supervision de la sécurité et de la sûreté sur son territoire et dans son espace aérien, ainsi que la responsabilité

<sup>1</sup> Burundi, Kenya, Ouganda, Rwanda, Tanzanie.

de ses opérations aériennes où qu'elles se déroulent. Cependant, la Convention ne dit pas que cette obligation doit être remplie individuellement. De fait, la Convention encourage la coopération et la coordination entre Etats contractants.

1.2 Sur la base de ces principes, plusieurs résolutions préconisant la coopération et la création d'une organisation régionale et sous-régionale ont été adoptées, en vue de remédier aux carences dans le domaine de la sécurité. C'est ainsi que les Etats partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), reconnaissant qu'ils ne peuvent pas, individuellement, assumer efficacement et durablement leur obligation d'assurer la supervision de la sécurité et de la sûreté, ont décidé de créer un Agence régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté pour veiller à ce que le transport aérien se développe de manière sûre et ordonnée, conformément à la Convention de Chicago.

1.3 La présente note rappelle comment l'initiative des Etats partenaires de la CAE a vu le jour, donnant naissance à l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA). La création de cette agence est une bonne initiative à l'appui du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) élaboré par l'OACI et approuvé par la 36ème Assemblée.

## **2.0 RAPPEL**

2.1 Les initiatives en faveur de la sécurité de l'aviation dans le sous-secteur de l'aviation civile ont commencé dès 1999, à la suite des évaluations et audits de la supervision de la sécurité entrepris par l'OACI dans le cadre du programme volontaire et universel d'audits de la supervision de la sécurité. Les Etats partenaires ont élaboré le Projet relatif à la sécurité de l'aviation civile, conçu par l'OACI pour la Communauté d'Afrique de l'Est.

2.2 Ce projet prévoyait la création d'une agence régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation ainsi que l'harmonisation des dispositions législatives et réglementaires pour qu'elles soient conformes aux Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI. Il prévoyait aussi la création d'une Région supérieure d'information de vol (UIR) pour l'Afrique de l'Est, des services de recherches et de sauvetage (SAR), des services AIS/MAP pour la Région, et le renforcement et l'utilisation conjointe des instituts de formation dans la Région.

2.3 Le projet n'a pas été exécuté comme prévu par suite de retards dans la procédure d'achats et de problèmes au niveau des entreprises retenues. Par ailleurs, certains ont estimé que la réalisation d'une étude préalable prolongerait inutilement la période prévue pour parvenir à l'objectif visé.

2.4 Les Etats partenaires ont donc annulé l'étude et décidé d'accélérer l'harmonisation des règlements en matière de sécurité et de mettre en place une infrastructure régionale pour la supervision de la sécurité de l'aviation civile. Cette décision a déclenché l'envoi d'une mission d'enquête en mars 2004 auprès de l'Agence centraméricaine pour la sécurité de l'aviation civile (ACSA) au Costa Rica, financée par le Département d'Etat américain aux

transports. Durant la mission, les participants ont été informé du Système régional de supervision de la sécurité de l'aviation dans les Caraïbes (RASOS).

### **3.0 CREATION DE LA CASSOA**

#### **3.1 Création d'une Equipe de travail et approbation du Conseil**

3.1.1 En avril 2005, les Chefs des Administrations de l'aviation civile et les Autorités aéroportuaires (Comité sectoriel de l'aviation) ont formé une Equipe de travail constituée de membres des Administrations de l'aviation civile dans les Etats partenaires, de membres du Ministère de la justice, d'experts de l'aviation civile du secteur privé, et du Secrétariat. L'Equipe de travail a été chargée de définir la feuille de route pour la création d'une organisation régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté, en procédant aux évaluations et aux études nécessaires en vue de formuler des recommandations dans trois des principaux domaines, à savoir le financement, la législation et l'organisation.

3.1.2 En octobre 2006, le Comité sectoriel de l'aviation a reçu et examiné des projets de recommandation sur le financement, la législation et l'organisation. Il était notamment recommandé que la structure initiale soit calquée sur la structure de base recommandée dans le Manuel de supervision de la sécurité de l'OACI (Doc 9734 - Partie B – *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*). Ces recommandations étaient accompagnées d'un projet de protocole pour la création de ce système, conformément au Traité instituant la CAE.

3.1.3 Le 28 novembre 2006, à sa 13<sup>ème</sup> réunion, le Conseil des Ministres a approuvé la création d'une agence en tant qu'institution indépendante et autonome de la Communauté, dont le budget serait approuvé par le Conseil d'administration et transmis au Conseil pour qu'il en prenne note.

3.1.4 Les effectifs initialement approuvés pour l'Agence comportaient un Directeur exécutif, un Coordinateur technique et un Assistant de gestion. Il a été convenu que l'Agence évoluerait si nécessaire pour atteindre le niveau de complexité recommandé dans le Doc 9734 de l'OACI.

#### **3.2 Approbation par le Sommet**

3.2.1 Le Traité instituant la Communauté d'Afrique de l'Est prévoit que les organes et institutions de la Communauté sont établis par le Sommet. Le 30 novembre 2006, le 8<sup>ème</sup> Sommet des Chefs d'Etat de la CAE, reconnaissant l'importance de l'Agence et le rôle positif qu'elle pourrait jouer dans le développement de la région, a pris acte du fait que le Conseil avait approuvé la création de l'Agence en attendant la signature du protocole.

3.2.2 Le projet de protocole portant création de l'Agence a été examiné et avalisé par le Conseil sectoriel des affaires légales et juridiques lors d'une réunion tenue à Zanzibar en mars 2007. Le protocole a été signé par les Ministres chargés de l'aviation civile le 18 avril

2007. Lors du 5<sup>ème</sup> Sommet extraordinaire des Chefs d'Etat de la CAE tenu à Kampala (Ouganda), les Chefs d'Etat ont créé la CASSOA et demandé sa mise en service immédiate.

### **3.3 Recrutement et commencement des opérations**

3.3.1 Suite à l'approbation donnée par le 13<sup>ème</sup> Conseil des Ministres et l'aval donné par le 8<sup>ème</sup> Sommet, le recrutement des effectifs de base a commencé. Le 18 avril 2007, le Conseil a nommé un Directeur exécutif et un Coordinateur technique et pris note de la nomination de l'Assistant de gestion. L'Agence a ouvert ses portes le 1<sup>er</sup> juin 2007.

## **4.0 OBJECTIFS ET FONCTIONS DE L'AGENCE**

4.1 Les articles 4 et 5 du Protocole portant création de l'Agence en précisent les principaux objectifs et les fonctions. Les objectifs essentiels sont d'assurer le développement coordonné de l'infrastructure de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans les Etats de la CAE moyennant une mise en œuvre effective des Normes et Pratiques Recommandées internationales de l'OACI en matière de sécurité et de sûreté.

4.2 Dans sa structure de base initiale, les principales fonctions de l'Agence consisteront à coordonner les activités de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, en fournissant une assistance en recourant, si nécessaire, aux services d'experts de la région ou de l'extérieur. L'Agence sera aussi chargée d'assurer l'harmonisation des règlements de l'aviation civile et l'élaboration de lignes directrices techniques conformes aux Normes et Pratiques Recommandées internationales.

## **5.0 STRUCTURE DE L'AGENCE**

### **5.1 Le Conseil d'administration et le Secrétariat de l'Agence**

5.1.1 Le Protocole prévoit que l'Agence est dotée d'un Conseil d'administration et d'un Secrétariat. Toutefois, compte tenu du dynamisme de l'industrie aéronautique et de l'ampleur que l'Agence est appelée à prendre, le Protocole autorise le Conseil d'administration à créer tout autre organe et bureau qu'il pourrait juger nécessaire.

5.1.2 Le Conseil d'administration est l'organe directeur de l'Agence. Il est composé des Chefs des Administrations de l'aviation civile dans les Etats partenaires, du Directeur exécutif et d'un expert aéronautique de chacun des Etats partenaires, désigné par le Ministre responsable de l'aviation civile de l'Etat concerné. Les experts aéronautiques doivent être indépendants et ne doivent donc pas être réglementés par l'Administration de l'aviation civile de l'Etat concerné ni avoir un intérêt dans une entité réglementée.

5.1.3 Le Secrétariat de l'Agence est dirigé par le Directeur exécutif, dont la nomination est faite par le Conseil des Ministres sur la recommandation du Conseil d'administration. Le Directeur exécutif reste en poste pour un mandat non renouvelable de cinq ans. Les postes du Bureau du Directeur exécutif sont pourvus par sélection et selon le principe de roulement entre les Etats partenaires.

## **5.2 Financement de l'Agence**

5.2.1 L'Agence est essentiellement financée par les contributions des Administrations de l'aviation civile des Etats partenaires. Les autres sources de financement spécifiées à l'Article 15 du Protocole sont les ressources mobilisées par la CAE, les dons, le revenu des activités de l'Agence et toute autre source de financement approuvée par le Conseil d'administration.

## **5.3 Membres de l'Agence**

5.3.1 Les Etats qui souhaitent devenir membres de l'Agence doivent remplir les deux conditions suivantes :

- (a) Etre partie au Traité instituant la CAE, c'est-à-dire être un Etat partenaire de la Communauté d'Afrique de l'Est;
- (b) Adhérer au Protocole et déposer son instrument d'adhésion auprès du Secrétaire Général de la CAE.

## **6.0 TRAVAUX IMMEDIATS ET FUTURS TRAVAUX**

6.1.1 Lorsqu'elle a commencé ses travaux en juin 2007, l'Agence a établi son premier programme d'activités annuel ainsi qu'un budget, qui ont été soumis au Conseil d'administration pour approbation. Le programme d'activités annuel pour 2007-2008 est axé sur la mise en service de l'Agence et la constitution d'une documentation et des services nécessaires au développement institutionnel. Le programme prévoit des activités pour aider les Etats partenaires à préparer les audits de sécurité de l'OACI dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

6.1.2 Pour que l'Agence puisse mettre en œuvre les objectifs énoncés dans le Protocole, il a été jugé indispensable de disposer d'un plan à moyen terme de cinq ans. Le programme annuel prévoit par conséquent l'élaboration du plan stratégique quinquennal de l'Agence. L'Agence recherche un appui pour élaborer ce plan stratégique, qui comportera aussi le plan de développement de l'Agence.

## **7.0 CONCLUSION**

7.1 La 36<sup>ème</sup> Assemblée a approuvé le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et reconnu que ce plan doit s'appuyer sur les initiatives de mise en œuvre tangibles qui sont déjà en cours dans la Région AFI.

7.2 La création de la CASSOA dans la Communauté d'Afrique de l'Est offre un cadre et un mécanisme communs aux Etats partenaires pour qu'ils puissent s'acquitter de leurs

obligations internationales en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté, comme prévu par la Convention de Chicago, de manière effective et efficace. Cette initiative constructive appuiera la mise en œuvre du Plan AFI.

## **8.0 SUITE A DONNER PAR L'APIRG**

8.1 La réunion est invitée à :

8.1.1. Prendre note de cette initiative positive des Etats partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est pour s'acquitter de l'obligation qui leur est faite par la Convention d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation dans la région;

8.1.2. Soutenir cette initiative et la considérer comme l'une des initiatives tangibles dans la région dans le cadre de la mise en œuvre du Plan AFI.

-----