



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

APPUI ET ASSISTANCE AUX RSOO DANS LA RÉGION AFI

[Note présentée par 54 États contractants², membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le document examine les propositions visant à appuyer et à porter assistance aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) dans la région Afrique-océan Indien (AFI).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître que les RSOO jouent un rôle important dans la mise en œuvre des fonctions de supervision de la sécurité aérienne dans l'intérêt des États membres et au sein du *Plan mondial pour la sécurité aérienne* (GASP, Doc 10004) au niveau régional AFI ;
- à exhorter les États de la région AFI à continuer d'appuyer le renforcement des RSOO, en fournissant des mécanismes pour un financement suffisant et continu des organisations et en déléguant davantage les fonctions de supervision de la sécurité des vols et des enquêtes de sécurité ;
- à encourager l'OACI à continuer à soutenir le renforcement des RSOO, des organisations régionales et de leur rôle au sein du système de sécurité de l'OACI en facilitant l'accès au soutien technique, le partage des expériences et des connaissances entre organisations et le renforcement de leur coopération directe avec l'Organisation dans le cadre des GASP ;
- à demander à l'OACI de mettre en œuvre les recommandations du Forum mondial des organisations régionales de supervision de la sécurité aérienne (RSOO) pour la sécurité aérienne mondiale, tenu au Swaziland du 22 au 24 mars 2017, en particulier l'évaluation des RSOO visant à renforcer les RSOO ;
- à exhorter l'OACI, en coordination avec la CAFAC et d'autres partenaires, de mettre en place un mécanisme pour soutenir et porter assistance aux RSOO dans la région AFI et développer des initiatives, en tenant compte des spécificités de la région AFI, en soutien aux buts et objectifs du GASP et du GANP.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité de l'aviation.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Incidences financières :</i>	Il pourrait être nécessaire d'envisager de rechercher des ressources supplémentaires auprès de partenaires.
<i>Références :</i>	Résolution A39-14, <i>Coopération et assistance régionales pour remédier aux manquements en matière de sécurité, établir des priorités et fixer des objectifs mesurables</i> Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence sur la navigation aérienne, Rectificatifs N^{os} 1 et 2, et Additif N^o 1</i> Doc 10004, <i>Plan mondial pour la sécurité aérienne</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie B – Création et gestion d'un organisme régional de surveillance de la sécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le modèle traditionnel actuel de sécurité des vols dans ses fonctions repose directement sur les autorités de l'aviation civile (AAC) d'un État et sur l'existence d'organismes indépendants d'enquête sur les accidents et incidents aériens. Aujourd'hui, la mise en œuvre d'un nouveau paradigme de supervision de la sécurité est devenue essentielle, en raison de plusieurs facteurs, dont la plupart influencent déjà le système aéronautique actuel :

1.1.1 L'évolution rapide de l'aviation civile mondiale, sa complexité croissante et son doublement prévu au cours des 15 prochaines années nécessiteront des ressources supplémentaires considérables pour que le système de sécurité aérienne reste efficace et stable. Les différences entre les législations et les systèmes réglementaires nationaux, le chevauchement des programmes d'audit et de recertification nécessitent de repenser les systèmes actuels d'assurance de la sécurité des vols afin de simplifier le système pour une meilleure gestion des recours, de résoudre les inefficacités actuelles et de répondre aux défis futurs dans le cadre de la croissance constante de l'industrie aéronautique civile ;

1.1.2 Le problème du personnel qualifié se pose avec acuité dans toutes les régions de l'OACI. Ainsi, la deuxième édition du *Plan mondial pour la sécurité aérienne* (Doc 10004, § 4.4.2) stipule que « le CE-4 qui concerne le personnel technique qualifié de l'État a le taux d'EI le plus bas de tous les CE » (47,75 %). Le problème d'attirer les ressources nécessaires aux tâches d'enquête sur les accidents et les incidents et de surveillance de la sécurité aérienne, ainsi que l'utilisation efficace de ces ressources, est l'un des problèmes principaux et les plus complexes auxquels de nombreux États de la région AFI sont actuellement confrontés.

1.2 L'harmonisation des réglementations de sécurité au niveau régional et une gestion plus efficace des ressources de supervision de la sécurité peuvent constituer des solutions pour répondre à ces défis croissants pour les États ayant de faibles activités aériennes. Dans ce contexte, le développement de la coopération régionale a été une priorité pour de nombreux États au cours des quinze dernières années, tout en étant activement encouragé par l'OACI.

1.3 Les RSOO sont bien placés pour relever ces défis dans le cadre du mandat qui leur a été confié en régionalisant certaines fonctions de contrôle et l'appui technique qu'ils peuvent fournir à leurs États Membres. L'OACI a fortement promu le rôle des RSOO dans la Résolution A39-14 de l'Assemblée et a fourni des orientations pour leur création dans le Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité, Partie B – Création et gestion d'un organisme régional de surveillance de la sécurité*.

1.4 S'appuyant sur les travaux réalisés, la 13^e Conférence de l'OACI sur la navigation aérienne (Doc 10115) a reconnu l'importance de la régionalisation dans les approches de sécurité aérienne et a recommandé aux États d'« appuyer l'élaboration du système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) » (Recommandation 6.1.3/1) et d'« appuyer davantage le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en entreprenant activement d'établir leur RSOO, en garantissant des mécanismes de financement des RSOO qui soient adéquats et durables, et, selon le cas, en déléguant plus de fonctions de supervision de la sécurité à la RSOO » (Recommandation 7.2/1).

2. DISCUSSION

2.1 Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont montré que de nombreux États ne disposent pas des ressources et des capacités nécessaires pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités de supervision de la sécurité.

2.2 Afin de relever ces défis aujourd'hui, environ 17 initiatives de coopération régionale sont lancées ou en préparation, y compris des RSOO institutionnalisées et des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), couvrant la plupart des cinq États du monde. Ils agissent dans des cadres juridiques, économiques et procéduraux différents, mais partagent l'objectif commun de renforcer la surveillance en matière de sécurité et les enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents aériens dans leurs États membres.

2.3 Dans la région AFI, il existe plusieurs RSOO et programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), certains RSOO sont déjà bien établis, d'autres sont à peine établis et luttent pour terminer leur établissement. Malgré les avantages évidents du partage des ressources, il est aujourd'hui admis que de nombreuses organisations sont confrontées à des défis qui les empêchent de contribuer pleinement au renforcement des capacités de leurs États Membres en matière de sécurité aérienne. Les principaux problèmes sont liés aux différences dans leur structure juridique et organisationnelle, aux différences dans les ressources disponibles et les capacités techniques, les processus et les systèmes de gestion, et, par conséquent, à l'absence d'une approche commune de la part de l'OACI concernant les principes d'interaction avec les organisations régionales.

2.4 Un exemple de la mise en œuvre réussie d'une RSOO dans la région AFI est l'exemple de l'Organisation de la sécurité aérienne du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGASOO), créée en 2010 et du CASSOA par sept États d'Afrique de l'ouest (Cabo Verde, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone), qui, au fil des ans, ont su établir un mécanisme efficace dans le développement et l'harmonisation des règlements aériens et des législations aériennes, des certificats et des activités de surveillance, et la formation des spécialistes en aviation avec des défis nombreux. Et luttant pour fonctionner en l'absence d'un mécanisme de financement durable.

2.5 La présente note de travail recommande que l'OACI, en coordination avec la CAFAC et les autres entités économiques régionales, appuie et assiste les RSOO dans la région AFI. Afin d'avoir un nombre réduit de RSOO forts et bien établis dans la région, capables de contribuer efficacement au renforcement des capacités de supervision de la sécurité de la région AFI et à l'atteinte des objectifs du GASP. Il est nécessaire que la CAFAC, les États et l'OACI soutiennent cette initiative afin de rendre les RSOO plus fortes, plus efficaces et plus efficaces dans leur soutien aux États membres.

3. **CONCLUSION**

3.1 La CAFAC appuie la création et le développement de RSOO et invite les États à soutenir pleinement ces organisations et les initiatives de l'OACI en ce qui concerne les recommandations de la 13^e Conférence sur la navigation aérienne. Les États qui appartiennent à plus d'une RSOO sont encouragés à n'en souscrire qu'une seule afin de promouvoir l'efficacité.

— FIN —