



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

**Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région
Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)**

**LES PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT COOPÉRATIF
DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE ET DE MAINTIEN
DE LA NAVIGABILITÉ (COSCAP) EN AFRIQUE**

LA VOIE À SUIVRE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note invite les États africains qui participent déjà au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) à remplir leurs obligations et encourage les États non participants à se joindre à un groupe COSCAP de la Région AFI. Elle confirme en outre que la « coordination et l'harmonisation de l'assistance », proposées dans la note SP AFI/08-WP/27, sont cruciales et qu'elles devraient être adoptées, les COSCAP servant de plateformes pour cette coordination. Elle analyse également l'élargissement de la portée du COSCAP, en tenant compte de la situation actuelle en Afrique et du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) est un accord de coopération entre des États participants, qui vise à renforcer la sécurité des opérations de transport aérien dans une sous-région. Il est piloté par un Comité directeur, formé de directeurs généraux de l'aviation civile ou de leurs représentants, et géré par l'OACI par l'intermédiaire d'un fonds en fiducie. En bref, les principaux objectifs du programme sont les suivants :

- a) être un organe central parmi les États participants, pour s'occuper de toutes les questions concernant la certification des exploitants et les inspections techniques dans la sous-région, en vue d'harmoniser et d'uniformiser l'ensemble des politiques, règlements et procédures connexes ;

- b) faciliter une démarche coordonnée en ce qui concerne l'expertise technique mise en commun, tout en renforçant la capacité des États à assurer la supervision de la sécurité par la formation d'inspecteurs nationaux ;
- c) exercer des fonctions de certification et de surveillance des exploitants, mettre sur pied un programme d'inspection et de certification des aéroports et remédier à des problèmes et à des carences spécifiques mis en évidence dans les rapports d'audit USOAP d'États participants ;
- d) être un projet pilote pour la mise sur pied d'un organisme régional permanent de supervision de la sécurité et créer des équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST).

1.2 Les Résolutions A29-13 et A36-1 de l'Assemblée forment la base sur laquelle sont établis les COSCAP en Afrique, en reconnaissant « que certains États contractants ne sont pas en mesure d'assurer une supervision efficace sans faire appel à des ressources dont ils ont un besoin urgent pour d'autres utilisations publiques, que beaucoup d'autres exploitent d'assez grands parcs aériens mais n'ont cependant pas toutes les ressources nécessaires pour assurer une supervision efficace » et « que de nombreux États contractants de la Région AFI ne disposent peut-être pas des ressources techniques ou financières nécessaires pour respecter les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et qu'en conséquence, ils doivent compter sur l'OACI et d'autres parties prenantes pour des compétences et de l'assistance ».

1.3 Le COSCAP offre une solution pratique et économique aux problèmes auxquels sont confrontés de nombreux États d'Afrique, tels que le recrutement et le maintien de personnel qualifié dans le secteur de l'aviation civile, l'absence de droit aérien de base et de réglementation en matière d'aviation civile, et le fait que, dans la plupart des États, l'industrie du transport aérien est généralement de taille restreinte et que, souvent, elle ne nécessite pas les services à temps plein, même d'un seul inspecteur des opérations aériennes et d'un seul inspecteur de la navigabilité dans chaque État. Vu le manque persistant des ressources qui auraient permis aux États africains de répondre individuellement à ces besoins cruciaux, il a été nécessaire de mettre sur pied une démarche régionale coopérative qui faciliterait la prestation de services de certification et de surveillance par l'entremise d'un groupe régional d'inspecteurs de la sécurité.

1.4 Étant donné le soutien apporté par la communauté des donateurs et l'industrie aéronautique au COSCAP en Asie et à des programmes du même genre en Amérique du Sud, une démarche semblable a été proposée pour l'Afrique. Le COSCAP en Afrique occidentale et centrale a été mis au point à l'issue d'une étude sur un mécanisme pour la coopération en supervision de la sécurité au niveau sous-régional, étude qui a été menée par l'OACI à la demande de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en 2001. Le concept de trois programmes COSCAP a été adopté ultérieurement par le Conseil des ministres chargés de l'aviation civile en Afrique de l'Ouest et du Centre, réuni à Lomé (Togo), en février 2002. Les trois COSCAP ont été ancrés dans les regroupements sous-régionaux existants, soit l'UEMOA¹, le Groupe de l'accord de Banjul² et la CEMAC³. Les membres de chaque groupe ont été tenus de signer un Protocole d'accord indiquant leur détermination à mettre en œuvre le projet COSCAP. Étant donné l'accueil favorable fait au COSCAP dans d'autres régions du monde, ainsi que dans la sous-région Afrique occidentale et centrale, le concept a par la suite été transposé dans la sous-région Afrique orientale et australe. Le COSCAP-SADC⁴ est devenu opérationnel en avril 2008. L'OACI examine actuellement la possibilité de mettre sur pied un COSCAP pour l'Est/la Corne de l'Afrique et les Seychelles, qui font partie des

¹ Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo

² Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria, Sierra Leone

³ Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad

⁴ Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Madagascar, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République sud-africaine, République-Unie de Tanzanie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe

pays du COMESA qui ne sont pas visés par d'autres COSCAP ni desservis par des bureaux régionaux.

1.5 Les ministres africains chargés du transport aérien se sont réunis à Libreville (République gabonaise), en mai 2006, et ils ont adopté le Plan d'action de Libreville, qui comprend, entre autres, la décision d'encourager les communautés économiques régionales à mettre en œuvre le COSCAP ou des programmes semblables dans les régions où ils ne sont pas établis et à créer des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité (RSOO). Il est également prévu dans la politique de l'OACI d'appuyer la création de groupes de ce genre.

2. ANALYSE

2.1 Les COSCAP, qui reçoivent un important appui de diverses parties prenantes et divers donateurs, favorisent l'intégration régionale et constituent un banc pour tester une démarche coopérative visant à résoudre des questions liées à la sécurité en faisant appel aux meilleures pratiques, y compris des analyses d'écart, en coordination avec le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (ACIP) et en accord avec le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Les donateurs ont pourvu, entre autres, à des cours de formation dans la région et ont mis à disposition leurs installations pour la qualification et la formation des inspecteurs du programme. Faisant appel aux ressources des experts figurant sur sa liste ainsi qu'à l'appui technique du siège et des bureaux régionaux de l'OACI, le COSCAP est capable d'assurer une assistance dont le besoin se fait grandement sentir dans des domaines d'importance cruciale pour la sécurité de l'aviation.

2.2 Les principales réalisations des COSCAP en cours comprennent l'harmonisation continue des règlements en matière d'aviation civile, la tenue de réunions de groupes de travail sur la sécurité régionale pour examiner les travaux accomplis par les experts du programme, la formation des formateurs, la formation d'inspecteurs régionaux et nationaux dans une vaste gamme de sujets liés à la sécurité, l'exécution sur demande d'audits simulés d'autorités de l'aviation civile (AAC) et l'aide à l'exécution d'inspections et d'audits de compagnies aériennes à la demande des AAC.

2.3 Malgré ces réalisations concrètes, les COSCAP continuent d'être confrontés à des difficultés qui entravent la mise en œuvre harmonieuse des programmes et qui, si elles ne sont pas résolues adéquatement, pourraient encore compromettre la réalisation des objectifs du programme. Il s'agit notamment :

- a) de la lenteur ou du faible niveau de financement qui retarde la mise en œuvre d'activités cruciales du programme ;
- b) de la difficulté à trouver des experts internationaux ou régionaux possédant les qualifications appropriées, en particulier dans le domaine des opérations aériennes ;
- c) du manque de volonté politique des États de participer pleinement aux activités du programme ;
- d) des bouleversements politiques et sociaux qui retardent la mise en train des différents programmes ;
- e) du fait que certains États ne sont pas prêts ou hésitent à s'engager à se joindre à un regroupement COSCAP.

2.4 Pour faire face à ces difficultés, il est nécessaire d'assurer une meilleure coordination et une meilleure harmonisation de l'assistance fournie à l'Afrique, comme le propose la note

SP AFI/08-WP/27, présentée au titre du point 5.2, sous réserve que les COSCAP renforcés servent de plateforme pour remédier au chevauchement des activités de soutien, qui sème la confusion et est à l'origine de la non-mise en œuvre des programmes de sécurité requis. Comme le décrit la note SP AFI/08-WP/27, la coordination et l'harmonisation de l'assistance amèneraient des « améliorations soutenues des initiatives en matière de sécurité de l'aviation mondiale ». Afin d'assurer une mise en œuvre effective, ce processus prévoirait que la propriété des COSCAP demeure la responsabilité des États, par l'entremise des comités directeurs, la réalisation des programmes continuant de relever de la Direction de la coopération technique (TCB) et la coordination étant partagée entre les différentes parties prenantes, y compris une stratégie unifiée de l'OACI appuyée par toutes les parties concernées.

2.5 Étant donné les objectifs partagés du COSCAP et de l'ACIP, il est proposé que le mécanisme reliant les activités de l'ACIP et d'autres parties prenantes aux COSCAP soit renforcé. Il devrait en être de même pour toutes les activités régionales qui peuvent être prévues pour la Région AFI où les COSCAP seront utilisés comme plateforme de lancement.

2.6 Les COSCAP ont été établis initialement en fonction de la portée originale des audits de l'USOAP, qui portaient sur l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* de l'OACI. Avec l'élargissement de l'USOAP à toutes les dispositions liées à la sécurité de toutes les Annexes de l'OACI, à l'exception de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, il est recommandé que la portée du COSCAP soit revue et adaptée en conséquence.

3. CONCLUSION

3.1 Le COSCAP a été mis en œuvre avec succès dans de nombreuses régions comme banc d'essai pour éprouver une démarche coopérative visant à résoudre des questions liées à la sécurité et menant à la création d'un RSOO et de RAST. Étant donné les défis auxquels sont confrontés les États africains dans le domaine de la sécurité des vols, le COSCAP offre une solution pratique et efficace pour résoudre les questions de sécurité, et sa portée peut être élargie de façon à englober tous les éléments d'un programme national de supervision de la sécurité. Pour ce qui est de l'Afrique, il est important de noter que le COSCAP présente une affinité étroite avec l'ACIP et qu'il est bien positionné pour contribuer aux objectifs et aux progrès de l'ACIP pour le renforcement de la sécurité dans la Région AFI.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 4/x — Les programmes COSCAP en Afrique

Il est recommandé que :

- a) les États de la Région AFI qui ne participent pas à un COSCAP soient encouragés à se joindre à un regroupement COSCAP ou à en former un ;
- b) les États qui participent au COSCAP contribuent activement au programme des travaux les concernant, notamment en suivant les ateliers et cours de formation mis sur pied au titre du programme, ainsi qu'en offrant d'accueillir ces ateliers et cours de formation ;
- c) les COSCAP servent de points d'entrée pour les activités de coopération régionale, lorsqu'il y a lieu, dans la Région AFI, y compris les travaux qui sont étroitement liés à ceux de l'ACIP ou qui les recourent ;

- d) les donateurs, l'industrie et les autres parties prenantes soient encouragés à appuyer le COSCAP par des contributions financières et en nature et à participer à l'établissement de ses stratégies d'orientation ;
- e) le mandat et la portée du COSCAP soient élargis et harmonisés avec ceux de l'USOAP.

4. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

4.1 La réunion est invitée :

- a) à noter les renseignements sur le rôle du COSCAP dans la Région AFI ;
- b) à approuver le projet de recommandation figurant au § 3.2.

— FIN —