



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE SUR LES ORGANISATIONS
RÉGIONALES DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (RSO)
DE LA REGION AFI
SEPTEMBRE 2021**

Table des matières

1. ACRONYMES	3
2. LISTE DES TABLEAUX	Erreur ! Signet non défini.
3. RESUME ANALYTIQUE	Erreur ! Signet non défini.
4. INTRODUCTION & CONTEXTE	Erreur ! Signet non défini.
5. OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION	Erreur ! Signet non défini.
6. METHODOLOGIE DE L'ETUDE	Erreur ! Signet non défini.
7. REVUE DE LA MISE EN OEUVRE EFFECTIVE DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE PAR LES ETATS DANS LA REGION AFI	Erreur ! Signet non défini.
8. BREF APERCU DES RSOO DANS LA REGION AFI	Erreur ! Signet non défini.
AAMAC	Erreur ! Signet non défini.
ACSAC/URSAC	Erreur ! Signet non défini.
ASSA-AC	Erreur ! Signet non défini.
BAGASOO	Erreur ! Signet non défini.
BAGAIA	Erreur ! Signet non défini.
CASSOA	Erreur ! Signet non défini.
ISASO/SASO	Erreur ! Signet non défini.
9. INITIATIVES INTERNATIONALES ET RÉGIONALES ET PROGRAMMES PARTENAIRES EN FAVEUR DES ÉTATS ET DES RSOO DE L'AFI	Erreur ! Signet non défini.
10. EXAMEN ET RESULTAT DE L'ETUDE	Erreur ! Signet non défini.
a. Taux de réponse	Erreur ! Signet non défini.
b. Établissement et statut opérationnel	Erreur ! Signet non défini.
c. Examen des options de financement durable	Erreur ! Signet non défini.
d. Dotation en personnel	Erreur ! Signet non défini.
e. Délégation des fonctions et activités de supervision de la sécurité	Erreur ! Signet non défini.
f. Autonomie et indépendance	30
g. Coopération et collaboration	Erreur ! Signet non défini.
h. Taille, nombre et configuration des RSOO de l'AFI	Erreur ! Signet non défini.
i. Efficacité et impact sur la supervision de la sécurité	Erreur ! Signet non défini.
j. La pandémie de Covid-19 et son impact	Erreur ! Signet non défini.
11. ANALYSE SWOT DES RSOO	Erreur ! Signet non défini.

12. CONCLUSIONS.....	Erreur ! Signet non défini.
13. RECOMMANDATIONS	Erreur ! Signet non défini.
14. ANNEXES.....	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 1 : TERMES DE REFERENCE	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 2 : PLAN DE TRAVAIL.....	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 3 : QUESTIONNAIRES D'ENQUETES	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 4 : ETUDE SUR LES RSOO DE L'AFI - LISTE DE VERIFICATION DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE, JUILLET – AOUT 2021	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 5 : RSOO ET RAO DES ETATS DE L'AFI	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 6 : MISE EN OEUVRE EFFECTIVE DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE DANS LA REGION DE L'AFI	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 7 : Signataires des protocoles d'accord du Programme coopératif d'inspections-AFI (AFI-CIS)	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 8 : RESUME DES REPONSES A L'ENQUETE SUR LES RSOO DE L'AFI	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 9 : REPONSES DES ETATS SUR LE NIVEAU DES ACTIVITES DE SUPERVISION DE LA SECURITE	Erreur ! Signet non défini.

1. ACRONYMES

AAMAC	Autorités Africaine et Malgache de l'Aviation Civile
ACAO	Organisation arabe de l'aviation civile
ACI	Conseil international des aéroports
ACSA	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica
ACSAC	Agence communautaire de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile
AfCFTA	Zone de libre-échange continental africaine
AFI	(Région) Afrique et océan Indien
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
AGA	Aérodromes et Aides aux au sol
AIB	Bureau d'enquête sur les accidents
AIG	Enquête sur les accidents d'aviation
AIR	Navigabilité des aéronefs
AMO	Organisme de maintenance agréé
ANS	Service de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
ASSA-AC	Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale
ATO	Organisme de formation agréé
BAD	Banque africaine de développement
BAG	Groupe d'accord de Banjul sur la mise en œuvre accélérée de la Déclaration de Yamoussoukro
BAGAIA	Agence d'enquête sur les accidents du Groupe de l'Accord de Banjul
BAGASOO	Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation
CAA	Autorité de l'aviation civile
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CAP	Plan d'actions correctives
CAPSCA	Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile
CART	Groupe de travail du Conseil sur le rétablissement de l'aviation
CASSOA	Agence de surveillance de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile de l'Afrique de l'Est
CASSOS	Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens
CIS	Programme coopératif d'inspections
CMA	Méthode de surveillance continue
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité
COVID-19	Flambée de maladie à Corona Virus de 2019
EAC	Communauté d'Afrique de l'Est
EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne

EC	Élément critique du système national de supervision de la sécurité
EI	Mise en œuvre effective de la sécurité de l'aviation nationale
ESAF	Afrique orientale et australe
FIR	Région d'information de vol
FMI	Fonds monétaire international
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASOS	Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GRF	Format de rapport global pour les conditions de surface des pistes
ICVM	Mission de Validation Coordonnée de l'OACI
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
iPADIS	Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation
iSASO	Interim Southern African Development Community Aviation Safety Organization
LEG	Législation aéronautique
MENA	Moyen-Orient et Afrique du Nord
MSA	Contrat de Service de Gestion
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OPS	Opérations techniques des aéronefs
ORG	Organisation de l'aviation civile
PASO	Pacific Aviation Safety Office
PASTA-CO	Programme d'appui au Secteur du transport aérien en Afrique Centrale et Occidentale
PEL	Licences du personnel
QMS	Systèmes de gestion de la qualité
RAIO	Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents
RAIO-CP	Plateforme de coopération des RAIO
ROST	Équipes de sécurité des bureaux régionaux
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
RSOO CP	Plateforme de coopération des RSOO
SAATM	Marché unique du transport aérien africain
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SIASA	Appui à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique
SRVSOP	Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité
SSC	Préoccupation significative de sécurité
UA	Union africaine
UEAC	Union Économique de l'Afrique Centrale
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UMA	Union du Maghreb arabe
URSAC	Unité régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile
USOAP	Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité
WACAF	Afrique occidentale et centrale

2. LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Analyse des résultats d'audit de sécurité et des profils des groupes d'États des RSOO de l'AFI	
Tableau 2 : Évaluation sommaire des options de financement durable des RSOO de l'AFI	23
Tableau 3 : Évaluation sommaire des options proposées pour les RSOO et les RAIO de l'AFI.....	32
Tableau 4 : Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces (SWOT) des RSOO de l'AFI.....	35

3. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

3.1. En vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, c'est aux États qu'incombe la responsabilité première d'assurer un système efficace de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes. Toutefois, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) jouent un rôle essentiel en aidant les États à s'acquitter de leurs obligations et de leur mandat à cet égard, grâce au partage et à la mise en commun des ressources. Ces organisations offrent une plate-forme pour l'harmonisation des réglementations et des documents d'orientation afin de faciliter le respect uniforme des exigences, l'application des capacités et des processus pour remédier aux déficiences.

3.2. Conformément à la Déclaration ministérielle sur les RSOO en Afrique, adoptée par les ministres africains chargés de l'aviation civile à Ezulwini, le 24 mars 2017, le Plan global de mise en œuvre de la sécurité aérienne en Afrique de l'AFI a mené une étude pour le renforcement des RSOO dans la région de l'AFI. L'objectif de l'étude, menée avec l'assistance d'un Consultant entre juillet et septembre 2021, était d'identifier les actions nécessaires pour assurer l'efficacité, l'efficience et la durabilité des RSOO et élaborer un Plan stratégique et une Feuille de route pour la mise en œuvre.

3.3. Des informations et des données ont été collectées concernant la création, le fonctionnement et les défis posés à ces entités par le biais de questionnaires d'enquête distincts auxquels ont répondu 75,9 % des États ; toutes les RSOO et le RAIO ; et 38 % des CER. L'étude a également pris en compte les résultats d'évaluations et d'enquêtes des RSOO et du RAIO dans la région, ainsi que le travail de la RSOO-CP. Ce rapport présente les résultats de l'enquête, les analyses du statut et des défis posés aux RSOO de l'AFI, ainsi que des actions spécifiques pour renforcer ces organisations. Il contient des conclusions pertinentes tirées de l'étude et des recommandations qui dirigeront et informeront l'élaboration du plan stratégique et de la feuille de route de mise en œuvre.

3.4. L'étude a évalué l'impact des RSOO de l'AFI sur l'amélioration des normes de supervision de la sécurité des États, ainsi que leur efficacité et leur efficience. Elle a couvert et examiné la création et la composition des RSOO, leurs modalités de financement, leur autonomie et leur indépendance, leurs capacités techniques et leur personnel qualifié, la délégation de fonctions et d'activités, ainsi que la coopération et la collaboration dans le domaine de la supervision de la sécurité et des enquêtes sur les accidents. En termes de résilience aux menaces émergentes, l'impact négatif de la COVID-19 sur le secteur de l'aéronautique, y compris les RSOO, fournit des enseignements utiles.

3.5. Six RSOO et un RAIO sont actuellement en activité dans la région, dont deux sont encore en transition. Environ 80 % des États africains relèvent d'une RSOO, et dix-sept (plus de 30 %) relèvent en fait de plus d'une. En outre, un certain nombre d'États d'Afrique du Nord ont rejoint la RSOO du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Quatre des RSOO de l'AFI sont des institutions spécialisées des Communautés économiques régionales. Cette association avec les CER présente des avantages découlant du mandat et des pouvoirs décisionnels de ces organismes, de leur mission de coopération et d'intégration régionales, de leur réseau de partenariats et de leur capacité de mobilisation de ressources. Les RSOO doivent continuer à tirer parti de ces atouts.

3.6. Les résultats des audits USOAP de l'OACI, liés au GASP et aux objectifs régionaux, ont été utilisés pour évaluer les performances en matière de sécurité et les progrès des États en termes de groupements de RSOO. Bien qu'à l'échelle de la région, le niveau global moyen de mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité se soit considérablement amélioré, il reste en deçà de la moyenne mondiale. L'élaboration de plans

stratégiques et l'inclusion des objectifs régionaux de sécurité du GASP et de l'AFI dans les objectifs stratégiques des RSOO, avec des objectifs clairs, des indicateurs clés de performance et des objectifs annuels, doivent être encouragés afin d'obtenir de plus grands progrès, une plus grande efficacité et un plus fort impact.

3.7. Toutes les RSOO de l'AFI ont sont liées par des accords internationaux contraignants. Certains de ces accords manquent toutefois de détails sur les fonctions et les objectifs précis des organisations ainsi que sur les attentes des États. L'engagement des États membres envers leur(s) RSOO est généralement considéré faible ou modéré. Il est important de réviser ces instruments juridiques pour s'assurer qu'ils servent bien de cadres régionaux appropriés. Des protocoles d'accord supplémentaires entre les RSOO et leurs membres, adaptés aux besoins et aux attentes des différents États, clarifieront précisément la nature précise des services, les attentes et les aspects du contrôle de la qualité.

3.8. L'étude a identifié le manque de financement adéquat, le manque de personnel qualifié, le faible engagement des États, les services limités et la non-délégation comme étant les défis les plus urgents auxquels sont confrontées les RSOO de l'AFI. En termes de financement, la majorité des RSOO de l'AFI dépendent des contributions directes des États qui sont souvent insuffisantes et difficilement disponibles. Les options identifiées pour un financement durable comprennent les frais de service des RSOO, les redevances des services aéroportuaires et de navigation aérienne, les fonds publics, la redevance de la sécurité aérienne, ainsi que les subventions et les prêts des États donateurs et des institutions financières régionales. L'option d'une taxe communautaire a été envisagée dans le cas de certaines RSOO associées à des CER, bien qu'elle ne soit pas sans opposition. Une combinaison de ces options pourrait être envisagée pour une application au niveau régional ou au niveau de chaque État dans le cadre d'un *système de collecte commune des redevances*.

3.9. D'après les résultats de l'enquête, presque toutes les RSOO de l'AFI manquent de personnel technique qualifié suffisant en interne. Dans le même temps, alors que certaines CAA nationales des États continuent de construire et d'étendre leurs structures et leur personnel technique pour assurer l'ensemble des fonctions de supervision de la sécurité, d'autres États sont confrontés à des défis en termes de recrutement, de formation et de maintien d'un personnel qualifié suffisant. Il est proposé que les RSOO et chaque État effectuent une évaluation de leurs besoins en personnel, définissent leurs exigences minimales en matière de personnel technique à temps plein et encouragent le partage des ressources humaines des différents États ayant/n'ayant pas de RSOO. Un CIS de l'AFI amélioré et renforcé pourrait combler ce manque au niveau régional. Ainsi, un effectif minimum d'un ou deux experts par domaine pourrait être maintenu à plein temps au sein des RSOO et le reste des besoins en capacités pourrait être couvert par le pool établi et en coordination avec les États membres.

3.10. En termes de fonctions, toutes les RSOO de l'AFI fournissent soit des services de conseil et de coordination, soit, outre cela, une assistance opérationnelle à leurs États. Aucune d'entre elles n'est habilitée à délivrer des certificats, des licences et des agréments au nom des États membres. Ainsi, dans la plupart des cas, il n'y a pas de délégation formelle, et leurs interventions dans les activités de supervision de la sécurité des États sont souvent basées sur de simples demandes d'assistance adressées par la CAA à la RSOO. Il est recommandé au minimum d'encourager et d'aider toutes les RSOO de l'AFI à fournir des services consultatifs et des fonctions d'assistance opérationnelle (c'est-à-dire une délégation de fonctions de Niveau 1 et 2). L'habilitation aux fonctions déléguées de Niveau 3 de délivrance de certificats et de licences au nom des États membres est très prématurée et ne constitue pas une option réaliste pour le moment.

3.11. Deux aspects essentiels des RSOO de la région sont le chevauchement de leurs membres et la diversité de leur taille. Il n'existe cependant pas de règle absolue à cet égard et les États devraient avoir la possibilité de combiner les fonctions et les services de différentes RSOO en fonction de leurs propres besoins et des capacités de ces RSOO. Toutefois, quand un État décide d'adhérer à une RSOO, la délégation des fonctions

doit être claire et ne présenter aucune contradiction. La multiplicité des adhésions à des RSOO devrait de préférence être réduite au minimum, compte tenu des difficultés rencontrées par les États pour s'acquitter de leurs obligations financières. En termes de taille, le besoin d'une masse critique d'activité aéronautique et d'économies d'échelle dans un souci de durabilité tendrait à soutenir l'idée d'entités plus grandes et moins nombreuses dans la région. Différents scénarios ont été proposés, allant d'une composition de sept RSOO et de deux RAIO à une réduction à quatre RSOO et à une RAIO continentale. Une caractéristique clé de toutes les options est l'association des RSOO avec les CER.

3.12. Le renforcement des RSOO de l'AFI pour plus d'efficacité, d'impact, d'efficience et de durabilité nécessite une série de mesures et d'actions. Celles-ci ont trait à leurs cadres juridiques et institutionnels existants ; à la nécessité de mettre en place des modalités de financement souples et durables qui seraient moins contraignantes pour les États ; à la rationalisation et à l'absence de fonctions contradictoires dues à la multiplicité des membres ; au partage efficace et à la complémentarité des capacités en matière de ressources humaines ; et à une coopération et une collaboration solides à différents niveaux entre les différentes parties et les différents partenaires, accompagnées de plans d'urgence robustes pour atténuer les menaces émergentes et assurer la résilience.

4. INTRODUCTION ET CONTEXTE

- 4.1. En mars 2017, l'OACI et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ont organisé conjointement un forum sur les Organisations régionales de supervision de la sécurité pour la sécurité aérienne mondiale, à Ezulwini, Eswatini (Swaziland). À cette occasion, les ministres africains chargés de l'aviation civile se sont réunis, le 24 mars 2017, et ont adopté la Déclaration ministérielle d'Ezulwini sur les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en Afrique.
- 4.2. Le Forum a adopté une Stratégie et un Plan d'action mondiaux pour l'amélioration des RSOO et la mise en place d'un système mondial de fourniture d'une supervision de la sécurité. La stratégie visait l'amélioration et le renforcement de la capacité des RSOO à exercer des fonctions de supervision de la sécurité et à contribuer activement aux programmes et aux activités de l'OACI ; la mise en œuvre d'un système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) ; et la création d'une plate-forme coopérative des RSOO.
- 4.3. La déclaration ministérielle approuvait les résultats du Forum, notamment la mise en œuvre de la Stratégie mondiale et du Plan d'action pour améliorer les RSOO et la mise en œuvre du GASOS. Elle consentait également, et notamment, à l'élaboration d'un plan stratégique visant à soutenir et à renforcer les RSOO dans la région AFI et d'un plan d'action pour la mise en œuvre de ladite déclaration.
- 4.4. La Déclaration chargeait le Plan régional de l'OACI de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), en collaboration avec la CAFAC et des partenaires, de coordonner l'élaboration et la mise en œuvre du Plan stratégique des RSOO de l'AFI. À cette fin, cette étude a été menée du 1^{er} juillet au 8 septembre 2021, spécifiquement sur le renforcement des RSOO de la région AFI. Les bénéficiaires de l'étude comprennent donc tous les États et les RSOO de la région AFI (AAMAC, ASSA-AC, BAGASOO, BAGAI, CASSOA, COSCAP-UEMOA/ACSAC, ISASO, etc.). Ce rapport présente les résultats de l'enquête, les analyses du statut et les défis posés aux RSOO de l'AFI, ainsi que des actions spécifiques pour renforcer ces organisations de supervision de la sécurité. Il contient des conclusions pertinentes tirées de l'étude et des recommandations qui dirigeront et informeront l'élaboration du plan stratégique et de la feuille de route de mise en œuvre.

5. OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION

- 5.1. Un certain nombre d'initiatives soutenues par l'OACI dans le cadre du Plan AFI ont donné naissance à sept (7) RSOO dans la région AFI. Certaines de ces initiatives se sont déroulées sous les auspices de Communautés économiques régionales (CER) et / ou ont donné lieu à des COSCAP antérieurs au Plan AFI, qui se sont transformés en RSOO.
- 5.2. Ces organisations de supervision de la sécurité ont pris différentes formes et se trouvent à divers stades de développement et d'opérationnalisation. Le degré de réussite ou l'absence de réussite en termes d'amélioration des systèmes de supervision de la sécurité des États est devenu une source de préoccupation pour la région AFI au fil des ans.
- 5.3. Les RSOO de l'AFI sont connues pour être confrontées à des défis majeurs liés à l'insuffisance de personnel qualifié et de ressources financières, ainsi qu'au manque de mandats et de cadres adéquats (et parfois à une réticence) permettant la pleine exécution de leurs mandats ou la délégation de fonctions par les États. À cela s'ajoutent les phénomènes d'adhésions multiples et de duplication des

fonctions entre les États et les RSOO, qui ne permettent pas aux États de dégager la rentabilité envisagée de leur adhésion à ces organisations. La durabilité et l'efficacité de ces organisations sont donc gravement menacées.

5.4. L'objectif général de l'étude est donc d'identifier les actions nécessaires pour assurer une mise en œuvre et un fonctionnement efficace et durable des RSOO dans la région AFI et de consolider ces actions dans un plan stratégique et une feuille de route pour la mise en œuvre. Le Plan Stratégique inclura et déterminera la voie à suivre sur :

- La viabilité et la faisabilité financières d'un mécanisme de financement conjoint/commun
- Les exigences en matière de renforcement des compétences/capacités et de partage des ressources humaines
- La délégation de tâches/mandat par les États
- L'efficacité opérationnelle
- L'harmonisation du matériel et des documents réglementaires de supervision de la sécurité
- Le nombre optimal, la taille et la configuration des RSOO
- La coordination avec d'autres programmes et projets de supervision de la sécurité dans la région AFI

5.5. Afin de faciliter la délégation des fonctions et d'améliorer l'utilisation efficace des RSOO par les États, des documents types sous forme de protocoles d'accord et d'accords de niveau de service (SLA) doivent également être élaborés et proposés, en accompagnement du Plan stratégique et la Feuille de route, pour adoption au niveau continental, par le biais des organes du plan AFI et de la CAFAC.

6. METHODOLOGIE DE L'ETUDE

6.1. Une enquête impliquant tous les États, les RSOO et les CER de l'AFI a été menée entre le 1^{er} juillet et le 30 août 2021, dans un premier temps, afin de recueillir des informations pour l'analyse et l'évaluation. Aux fins de cet exercice, trois questionnaires distincts ont été élaborés et envoyés respectivement aux États, aux RSOO et aux CER de l'AFI. De même, pour aborder le cas spécifique des RAIO, deux autres questionnaires ont également été élaborés séparément et envoyés aux États et à BAGAIA, le seul RAIO existant dans la région. Ces cinq (5) questionnaires d'enquête sont tous contenus à l'Annexe 3 de ce rapport.

6.2. Les RSOO ont été invitées à donner des informations sur leurs membres et leur statut juridique ; l'établissement et les dispositions d'implantation ; le personnel ; la portée, le niveau d'implication et l'impact dans les activités de supervision de la sécurité de l'État ; l'autonomie et l'indépendance ; les dispositions de financement ; la délégation de fonctions par les États ; la coopération et la collaboration avec d'autres RSOO, États et organisations ; les défis à la durabilité et les plans existants pour les résoudre ; etc.

6.3. Pour les États, le questionnaire portait sur l'organisation de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ; la composition des RSOO, y compris les éventuels doublons ; l'autonomie et le financement de la réglementation de l'aviation civile ; les activités de supervision de la sécurité et le niveau d'implication et d'utilisation des RSOO ; les effectifs du personnel technique ; les obligations financières envers les RSOO ; la délégation de fonctions ; la taille et l'efficacité des RSOO ; la collaboration et la coopération avec d'autres États et RSOO ; et les défis à relever.

- 6.4. Dans le cas des CER, les questions de l'enquête portaient sur l'établissement et l'implantation des RSOO ; la duplication des membres et le chevauchement des fonctions ; les mandats, les instruments juridiques et statutaires ; l'autonomie et l'indépendance des RSOO ; les systèmes de financement, y compris l'option de prélèvement communautaire ; la délégation des fonctions de supervision de la sécurité de l'État aux RSOO ; l'intégration et l'élargissement des RSOO ; les défis ; et les plans stratégiques et feuilles de route régionaux. Dans le domaine de l'AIG, sont abordées l'adhésion au RAIO, le statut juridique et opérationnel, l'autonomie et l'indépendance des RAIO, les dispositions relatives aux enquêtes indépendantes sur les accidents dans les États, la délégation de fonctions, le financement, l'ampleur des activités, le personnel qualifié, la taille et l'élargissement du RAIO existant, la coopération et la collaboration, la participation à des programmes partenaires et les défis.
- 6.5. Outre l'enquête, l'étude s'est également appuyée sur divers matériels et documents de référence. Il s'agit notamment de la Déclaration ministérielle d'Ezulwini sur les RSOO en Afrique ; de la Stratégie mondiale et du Plan d'action pour l'amélioration des RSOO et la mise en place d'un Système mondial pour la fourniture d'une supervision de la sécurité ; et du document de programme et des termes de référence du Plan AFI ainsi que des rapports des réunions du Comité directeur. L'étude a également pris en compte les aspects pertinents des travaux approfondis contenus dans le Rapport de l'évaluation des RSOO réalisée par l'OACI en novembre 2017, ainsi que les délibérations et les activités de la RSOO-CP.
- 6.6. Concernant l'AIG et les RAIO, outre les réponses de BAGAIA à la présente enquête, les résultats de l'enquête menée de novembre 2020 à juillet 2021 dans le cadre de l'étude sur les AIG de la CEDEAO-CEECA couvrant les 24 États d'Afrique occidentale et centrale ont été utilisés. La présente étude a remis un questionnaire sur les GIA aux États de l'ESAF afin de compléter le tableau du GIA pour l'ensemble de la région AFI.
- 6.7. Les éléments importants de l'étude sont la réalisation d'une analyse SWOT de chaque RSOO et un examen de l'état de la supervision de la sécurité et de la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux dans les États de l'AFI.
- 6.8. Les résultats de l'analyse SWOT feront partie intégrante du plan stratégique et de la feuille de route. Les résultats de l'étude seront donc incorporés de manière à s'appuyer sur les forces existantes, à surmonter les faiblesses identifiées, à exploiter efficacement toutes les possibilités et à faire face de manière adéquate aux menaces éventuelles pesant sur les organisations et les dispositifs existants et/ou proposés.
- 6.9. Il était initialement prévu que quatre ateliers soient organisés (2 dans chacune des régions de l'ESAF et du WACAF) pour examiner et finaliser les résultats. Cependant, en raison des restrictions imposées par la COVID-19 aux déplacements pour les réunions et les missions, les révisions sont effectuées par le biais de réunions virtuelles en ligne.

7. EXAMEN DE L'ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DANS LA RÉGION AFI

- 7.1. L'objectif fondamental et commun des RSOO en général est de renforcer les capacités globales de supervision de la sécurité de leurs États membres. À cet égard, les résultats des audits USOAP de l'OACI liés au GASP et aux repères et objectifs régionaux ont été utilisés pour évaluer les performances et les progrès des États en matière de sécurité.

- 7.2. Dans la région AFI, des objectifs de sécurité ont été mis en place après leur adoption par la Conférence des ministres africains des transports en juillet 2012 et leur approbation par l'Assemblée des chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2013. Ces objectifs comprennent la mise en œuvre effective (EI) de la supervision de la sécurité ; la résolution des problèmes de sécurité importants (SSC) ; la certification des aéroports internationaux, etc.
- 7.3. Les progrès réalisés par les États sur ces indicateurs de performance et objectifs clés en matière de sécurité aérienne peuvent être difficiles à attribuer quantitativement de manière spécifique et directe aux efforts des RSOO, compte tenu de la multiplicité des acteurs, des partenaires et des parties prenantes impliqués, et des propres efforts des États pour améliorer leur capacité de supervision de la sécurité. Aussi ces paramètres et résultats ne traduisent-ils pas nécessairement les capacités et les compétences des RSOO tout en en donnant néanmoins une bonne indication et en reflétant très fortement l'impact de l'ensemble des diverses initiatives et interventions en matière de sécurité, y compris le travail et le soutien des RSOO.
- 7.4. Lors de l'adoption des objectifs de sécurité de l'AFI en juillet 2012, l'IE régionale moyenne était de 41 % et dix (10) États avaient des IE globales égales ou supérieures à la moyenne mondiale de l'époque et à l'objectif du GASP de 60 %. Près d'une décennie plus tard, en juillet 2021, l'IE moyenne de l'ensemble des États africains atteignait 57,81 %, le nombre d'États dépassant 60 % s'était multiplié par trois pour atteindre 31, et 16 États avaient dépassé la moyenne mondiale actuelle de 69,19 %. Cette évolution s'est accompagnée d'une baisse significative des accidents et des décès dus à des avions.
- 7.5. L'ANNEXE 6 du présent rapport présente les résultats de l'audit USOAP-CMA de l'OACI des États de l'AFI en termes d'IE globale, par domaine d'audit et par élément crucial (EC) de la supervision de la sécurité. L'annexe comprend les moyennes régionales des États ainsi que des graphiques détaillés présentant les mêmes données d'IE selon les groupements d'États des RSOO de l'AFI.
- 7.6. À l'échelle régionale, la mise en œuvre effective moyenne de l'AFI est inférieure à la moyenne mondiale dans tous les domaines d'audit. Les domaines les plus faibles, avec moins de 60 % d'IE moyenne à l'échelle de la région, sont l'AIG (44,93 %), l'ANS (55,49 %), l'AGA (49,03 %) et, dans une moindre mesure, l'OPS (57,84 %). De même, en termes d'éléments cruciaux du contrôle de la sécurité, la moyenne mondiale n'est encore atteinte dans aucun des EC. Bien que l'objectif de 60 % ait été atteint pour les CE 1, 3 et 5, la région n'atteint pas cet objectif pour les CE 4, 6, 7 et 8. La performance la plus faible à l'échelle de la région est celle des CE 7 et -8 avec des IE moyennes de 42,24 % et de 33,24 % respectivement.
- 7.7. Si l'on considère les groupements d'États, seuls deux des six (6) RSOO de l'AFI, à savoir la CASSOA et l'ACSAC/URSAC de l'UEMOA, ont des IE moyennes qui, à 67,48 % et 65,11 % respectivement, dépassent la moyenne de 57,81 % de l'AFI, ainsi que les objectifs précédents du GASP et de la sécurité régionale de 60 %. Il convient toutefois de souligner que si l'un des six États de la CASSOA (le Soudan du Sud) n'a pas encore été audité, seul l'un des huit (8) États de l'URSAC, dont l'IE est d'environ 12 %, est en dessous de la barre à cet égard. Aucun des groupes d'États par RSOO n'a cependant atteint la moyenne mondiale de 69,19 %. En 2012, la performance en matière d'IE du même groupe d'État de l'ACSAC/URSAC était exactement l'inverse de ce qu'elle est actuellement ; un seul État avait atteint l'objectif de 60 % d'IE. En revanche, dans le groupe de la BAGASOO, la situation est restée stagnante ; en ce sens que quatre (4) de ses sept (7) États membres qui avaient atteint l'objectif de 60 % d'IE en 2012 continuent de le faire à l'exclusion des trois (3) autres.

7.8. Le tableau 1 ci-dessous présente un résumé de l'état moyen de mise en œuvre effective et des profils de sécurité du groupe d'États appartenant aux différentes RSOO de l'AFI. Il faut toutefois faire attention à ne pas l'assimiler directement au niveau de compétence et de capacités de ces organisations elles-mêmes. Les IE moyennes du groupe se classent actuellement dans l'ordre suivant : CASSOA 67,48 % ; ACSAC/URSAC (UEMOA) 65,11 % ; Afrique du Nord 62,35 % ; AAMAC 60,69 % ; ISASO 57,15 % ; BAGASOO 53,52 % ; et ASSA-AC 52,45 %. Un examen des résultats de l'IE de l'audit USOAP-CMA par zone révèle des faiblesses communes en matière d'AIG et d'AGA pour tous les groupements, avec une amélioration relativement légère dans les États de l'ACSAC/URSAC pour l'AGA et l'AIG pour les États d'Afrique du Nord. De même, en termes d'éléments cruciaux de la supervision de la sécurité, les CE 6 à 8 apparaissent comme des points faibles communs à tous les groupements d'États des RSOO de l'AFI, tandis qu'en outre, quatre des six sont déficients en CE 5. Il est frappant de constater que 50 % des groupes d'États des RSOO ont des IE moyennes inférieures à la moyenne mondiale dans tous les domaines d'audit.

7.9. Grâce aux activités USOAP-CMA de l'OACI, 22 problèmes de sécurité importants (SSC) ont été identifiés dans treize (13) États de la région. Tous ces problèmes, sauf un, ont été résolus. Le tableau 1 ci-dessous présente des informations sur la répartition de ces problèmes par groupe d'États. Bien que l'ancienneté de ces SSC varie en fonction du temps nécessaire pour les résoudre avec succès, la plupart n'ont pas été résolus dans le délai stipulé par l'objectif d'Abuja de 12 mois avant décembre 2017 et de 6 mois par la suite. Certains ont en fait été traités par des mesures d'atténuation des risques, telles que l'annulation de certificats, d'autorisations, etc. Il est instructif de noter que le seul SSC non résolu se trouve actuellement dans un État sans RSOO. Plusieurs États, y compris ce dernier, n'appartiennent à aucune des RSOO existantes de l'AFI et ont été désignés à l'origine comme étant les « Sept (7) États partenaires » (c'est-à-dire Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Libye, la Somalie et le Soudan). Quatre d'entre eux ont depuis rejoint la RSSO MENA et seulement trois (3) d'entre eux, à savoir Djibouti, l'Érythrée et l'Éthiopie, n'ont toujours pas de RSOO. Si l'un de ces trois pays se situe au-dessus de la moyenne mondiale en termes d'IE, deux d'entre eux ont besoin d'être significativement améliorés. Les tentatives faites dans le cadre du plan AFI, etc. pour créer une RSOO pour ces États n'ont pas abouti à ce jour.

Tableau 1 : Analyse des résultats des audits de sécurité et des profils des groupes d'États-RSOO de l'AFI

ETAT - GROUPE	EI moyenne du Groupe	Domaine d'audit comparé aux moyennes mondiales		Élément crucial comparé aux moyennes mondiales		SSC	
		Supérieur	Inférieur	Supérieur	Inférieur	Résolu	Persistant
CASSOA	67,48 %	ORG PEL AIR AGA	LEG OPS AIG ANS	CE 2 - 5	CE1, CE6-8	1	0
ACSAC/URSAC	65,11 %	LEG ORG AIR AIG ANS	PEL OPS AGA	CE1-5	CE6-8	2	0
Afrique du Nord	62,35 %	AIG	LEG ORG PEL OPS AIR ANS AGA	CE5	CE1-4, CE6-8	0	0
AAMAC	60,69 %	LEG ORG	PEL OPS AIR AIG ANS AGA	CE1-2, CE4	CE3, CE5-8	4	0
ISASO	57,15 %	LEG AIR	ORG PEL OPS AIG ANS AGA	-	CE1-8	7	0
BAGASOO	53,52 %	-	LEG ORG PEL OPS AIR AIG ANS AGA	-	CE1-8	4	0

ASSA-AC	52,45 %	-	LEG ORG PEL OPS AIR AIG ANS AGA	-	CE1-8	7	0
'7 États partenaires'	57.77%	-	LEG ORG PEL OPS AIR AIG ANS AGA	-	CE1-8	2	1

8. BREF APERCU DES RSOO DE LA REGION AFI

- 8.1. Le manque d'autonomie des Autorités de l'aviation civile, l'insuffisance de personnel qualifié, le faible niveau d'activité aéronautique et l'insuffisance et la non-durabilité des financements ont empêché la plupart des États de l'AFI de remplir individuellement de manière efficace leurs obligations de supervision de la sécurité. D'où la création et la mise en commun des ressources et de l'expertise au sein d'organisations régionales de supervision de la sécurité dans le but d'une mise en œuvre harmonieuse et efficace des SARP de l'OACI. Grâce à l'implication et à l'assistance de l'OACI (notamment par le biais du Plan complet de mise en œuvre de la sécurité aérienne en Afrique) et d'autres partenaires au cours des dix dernières années, un certain nombre d'organisations de ce type ont été créées en Afrique.
- 8.2. Actuellement, 43 des 54 États africains (79,6 %) relèvent d'une RSOO ; en fait, dix-sept d'entre eux relèvent de plus d'une. Sur les six RSOO de l'AFI, deux (ASSA-AC et BAGASOO) sont entièrement passées d'un COSCAP et deux autres (ACSAC et iSASO) sont en train de le faire, tandis que les deux autres (AAMAC et CASSOA) ont été établies directement en organismes régionaux de supervision de la sécurité.
- 8.3. Certains des cinq États d'Afrique du Nord font également partie de la RSOO pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord (MENA), créée par une initiative lancée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (ACAO) en 2015 avec le soutien de l'OACI. Le Royaume d'Arabie saoudite accueille la RSOO MENA et a fourni un financement les deux premières années de sa création et de son fonctionnement dans le cadre d'un projet d'assistance technique OACI-TCB. La RSOO MENA a été établie sur la base d'un protocole d'accord en vue de mettre en place un accord ou un traité intergouvernemental plus formel, si le besoin s'en fait sentir. Quinze États ont signé la lettre d'intention/le protocole d'accord pour devenir membres de la RSOO MENA, dont quatre États d'Afrique du Nord (l'Égypte, la Libye, la Mauritanie et le Maroc) ainsi que la Somalie et le Soudan. La composition des différentes RSOO DE L'AFI est présentée en ANNEXE 5.
- 8.4. Des éléments importants dans la création de la majorité des RSOO de l'AFI ont été leur association ou leur incorporation à des Communautés économiques régionales ou à des Unions monétaires telles que l'UEMOA, la CEEAC, l'CAE et la SADC, dans le cas de l'ACSAC, de l'ASSA-AC, de la CASSOA et de l'iSASO respectivement, et le partage de langues officielles communes (à quelques exceptions près). Ce n'est cependant pas le cas de la BAGASOO qui a été établie indépendamment en tant qu'organisme international. D'autre part, bien que l'AAMAC ne soit pas rattachée à une CER, elle a été créée et fonctionne dans le cadre d'un ANSP, l'ASECNA.
- 8.5. En termes de fonctions, toutes les RSOO de l'AFI fournissent soit des services de conseil et de coordination, tels que la formation, l'harmonisation des règlements de sécurité, l'élaboration de manuels de procédures, etc., soit une assistance opérationnelle en menant des audits et des inspections sur les entités de l'industrie, à l'appui des responsabilités de certification et de surveillance de leurs États. Les États délivrent ensuite des certificats, des licences et des agréments sur la base et

les résultats de l'assistance fournie. Troisièmement, aucune RSOO de l'AFI n'a été autorisée par ses États membres à délivrer des certificats, des licences et des agréments en leur nom.

- 8.6. La responsabilité d'enquêter sur un accident d'aéronef, comme le précise l'Article 26 de la Convention de Chicago, incombe à l'État d'occurrence. Pour s'acquitter de cette obligation, les États doivent mettre en place une organisation appropriée pour enquêter sur les accidents d'aéronef, qui doit être indépendante à la fois de l'organisme de réglementation et du prestataire de services. Cependant, de nombreux États ne disposent pas des ressources nécessaires pour enquêter sur toute la gamme des accidents et incidents d'aéronefs. Une solution recommandée pour ces États est la mise en place d'un organisme régional d'enquête sur les accidents (RAIO) ou la création d'un pool régional d'enquêteurs qualifiés.
- 8.7. Avec l'aide du plan AFI de l'OACI, la BAGAIA a été créée en 2009 et demeure le seul RAIO autonome en Afrique, bien que quelques RSOO (par exemple ISASO) aient une assistance d'AIG dans leur mandat. Une initiative est en cours pour créer le CAE-RAIO en Afrique de l'Est. Comme dans le cas de la BAGASOO, la BAGAIA compte les mêmes sept (7) États membres du BAG. Cependant, en plus de ses membres officiels, l'Agence a, sur demande, fourni des services et une assistance pour enquêter sur des accidents dans d'autres États de l'AFI au-delà du BAG (par exemple, à Sao Tomé-et-Principe en 2017).

AAMAC

- 8.8. Initié en 2001, le Traité juridique contraignant de l'AAMAC a été signé par les ministres des États membres en 2012. Comportant dix-sept (17) États de l'AFI appartenant à l'ASECNA et partageant une langue officielle commune (le français), la ratification du Traité n'a été parachevée, à ce jour, que par dix (10) États.
- 8.9. Ses sources de financement sont identifiées comme provenant des contributions des États membres/des frais d'utilisation/de financements étrangers/de contributions volontaires/d'assistance financière/de dons/et de frais de publication, de formation ou d'autres services. L'organisation a cependant été financée jusqu'à présent presque entièrement par l'ASECNA à partir de ses ressources en tant qu'ANSP. Bien que sa structure opérationnelle ait été mise en place dès la signature d'une convention de siège avec un État membre (le Tchad) en 2015, l'installation effective de la RSOO ne s'est réalisée qu'en 2017.
- 8.10. Le mandat juridique de l'AAMAC couvre les services OPS, AIR, PEL, AGA, ANS, SMS et toute autre tâche qui pourrait lui être assignée par son Conseil. Ses 17 États membres relèvent tous également d'autres RSOO de la région. Pour remédier en partie à ces doublons avec l'ACSAC/URSAC (COSCAP-UEMOA) et avec l'ASSA-AC (COCAP-CEMAC), un protocole d'accord tripartite a été conclu en 2014 entre ces trois RSOO ; limitant l'AAMAC à l'ANS et excluant les deux autres de la prestation de services dans la même zone.

ACSAC/URSAC

- 8.11. En 2013, l'UEMOA a créé une RSOO par une décision de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement transformant le COSCAP-UEMOA + Mauritanie en une entité ayant à la fois des fonctions de supervision de la sûreté et de la sécurité. Cette transition se fait toutefois à l'exclusion de la Mauritanie. Bien qu'il y ait toujours une coopération avec cet État, ce dernier a rejoint la RSOO MENA, en plus de l'AAMAC. Étant des États parties à l'ASECNA, les huit (8) États membres de l'ACSAC sont également membres de l'AAMAC. Comme le COSCAP qui l'a précédée, la RSOO est ancrée à la Communauté économique régionale, l'UEMOA.
- 8.12. Bien que pleinement fonctionnelle et travaillant efficacement dans le cadre du COSCAP et en tant qu'ACSAC, l'opérationnalisation de la RSOO a été ralentie par des retards dans la conclusion des accords de siège, l'établissement d'un mécanisme de financement à long terme et le rôle futur du COSCAP et de son personnel. Un plan de deux ans qui a été adopté pour aider à transformer le COSCAP-UEMOA en ACSAC n'a jamais été pleinement mis en œuvre. Bien qu'en juin 2018, une taxe de surveillance de la sécurité/sûreté de deux cent soixante (260) francs CFA (XOF) par passager international ait été convenue, en attendant sa mise en œuvre, la Commission de l'UEMOA s'est engagée à continuer de soutenir la RSOO.
- 8.13. Ayant mis fin au MSA avec l'OACI pour le COSCAP et dans l'attente de l'opérationnalisation de l'ACSAC, la Commission de l'UEMOA a créé, le 3 novembre 2020, l'Unité régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (URSAC) au sein de son département en charge des transports, pour assurer la supervision de la sécurité et de la sûreté à ses États membres. Ses fonctions consistent notamment à aider les États à remplir leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago ; à élaborer des règlements, des documents d'orientation, etc. ; à fournir une assistance en matière de supervision de la sécurité ; et à effectuer les tâches de certification et de surveillance pouvant être déléguées par les États.
- 8.14. L'ancrage dans une union économique régionale avec un mandat fort et une applicabilité directe des règlements, des décisions et des directives a facilité l'harmonisation des règlements entre les États de l'ACSAC/URSAC. Le fait que tous ces États partagent un fournisseur régional commun de services de navigation aérienne (ASECNA) avec une RSOO AAMAC correspondante, a également représenté un atout.
- 8.15. Bien que les règlements communautaires adoptés aient fait de l'ACSAC/URSAC une institution spécialisée et autonome de l'UEMOA, la question de la délégation des fonctions de supervision de la sécurité à la RSOO n'a pas été abordée. En revanche, la duplication des fonctions avec l'AAMAC a été temporairement traitée par un protocole d'accord tripartite signé en 2014 impliquant l'ASSA-AC, limitant l'AAMAC aux activités purement ANS tout en assignant à l'ACSAC et à l'ASSA-AC tous les autres domaines de supervision de la sécurité.

ASSA-AC

- 8.16. Institution spécialisée de l'Union économique de l'Afrique centrale (UEAC, anciennement CEMAC), l'ASSA-AC a été créée par les chefs d'État de l'UEAC le 25 juillet 2009. Elle comprend six États membres et a son siège à N'Djamena, Tchad. Elle a succédé au COSCAP-CEMAC, qui a été lancé en 2003 et comprenait Sao Tomé.

- 8.17. La CEEAC, en collaboration avec la CEMAC, a lancé une initiative visant à élargir l'ASSA-AC pour couvrir effectivement les 11 États de l'Afrique centrale de la région CEEAC/ECCAS en incluant les États de l'Angola, du Burundi, de la RDC, de Sao Tomé et du Rwanda ne relevant pas de la CEMAC. Il est important de souligner que l'Angola et la RDC sont également membres de la SADC et, par extension, membres potentiels d'une autre RSOO, l'iSASO. Cette initiative, qui envisage de confier à l'ASSA-AC des responsabilités en matière de sûreté et de sécurité, est cependant au point mort et l'ASSA-AC reste donc essentiellement une entité CEMAC/UEAC. La RSOO est entièrement financée par une taxe d'importation communautaire et une subvention de la Commission de la CEMAC. Entre-temps, une autre option de financement est à l'étude à partir de la taxe sur les services aux passagers.
- 8.18. La RSOO s'est lancée dans l'élaboration de règlements de sécurité harmonisés dans les domaines de l'AGA, de l'AIR, de l'OPS et de la PEL. Entre temps, à la demande des États, l'ASSA-AC fournit une assistance pour la préparation des audits USOAP, l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'actions correctives après audit, les activités de certification des aérodomes, la formation des inspecteurs et la rédaction de documents sur la législation aérienne, l'organisation, la formation/qualification du personnel, les documents d'orientation, etc.

BAGASOO

- 8.19. Créée en 2010 à partir de la transition du COSCAP-BAG, la BAGASOO a été créée par un accord signé par les ministres des sept (7) États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (GAB). Cet accord fait partie intégrante de l'accord cadre établissant le BAG et est pleinement en vigueur, suite à la signature des États membres.
- 8.20. Ses principales fonctions consistent à aider à l'élaboration de réglementations harmonisées, à fournir un soutien en matière de certification et de surveillance, à aider à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un programme de formation et de sécurité régional, à réaliser des audits et d'autres activités d'assurance qualité dans les États membres, etc.
- 8.21. En tant qu'organisme international indépendant, la BAGASOO a son siège au Nigeria et dépend entièrement des contributions des États pour son financement. La RSOO a consacré beaucoup de ressources à l'élaboration de divers outils et matériels de formation et de surveillance sollicités au-delà de ses États membres. Le programme SIMCA (Safety Information Management for Civil Aviation- Gestion des informations sur la sécurité pour l'aviation civile) de la RSOO, qui sert à enregistrer et à surveiller les activités aéronautiques des CAA dans les domaines AIR, OPS, AGA, MET, ATS, AIS/AIM, AVSEC, etc., comprend des documents pour les inspections au sol des aéronefs étrangers (FASAP), le suivi des activités aéronautiques (ISATS) et la formation d'inspecteurs (ITRAQS). La BAGASOO est en train de mettre en place une politique d'harmonisation et de d'élaborer des documents génériques pour adaptation et adoption par les États, et d'introduire des systèmes de gestion de la qualité (QMS). Outre un système d'inspection coopératif, la BAGASOO est en train d'introduire un système de formation coopératif pour créer un pool régional d'instructeurs et elle a également élaboré et diffusé des documents d'orientation à l'intention des États pour l'élaboration du nouveau format de rapport mondial sur l'état de la surface des pistes (GRF)

BAGAIA

- 8.22. Les sept États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) ont créé en 2009 l'Agence d'enquête sur les accidents du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGAIA) en tant qu'organisme indépendant, afin de mener des enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aéronefs sur délégation, arrangement et consentement mutuel entre un État membre et la BAGAIA.
- 8.23. L'Agence fonctionne actuellement dans le cadre d'un contrat de gestion avec l'OACI/TCB. Elle est implantée au Cabo Verde et dépend entièrement des contributions directes des États membres pour son financement. Sa Commission est composée d'un Commissaire et d'un enquêteur responsable originaire de chaque État membre. Outre le groupe d'enquêteurs, le Commissaire est assisté d'équipes techniques, administratives/comptables et juridiques, bien que certains membres aient procédé à la création de leur propre AIB national.
- 8.24. L'Agence dispose d'un laboratoire AIG ultramoderne dans l'un des États (Nigeria). Ses deux Comités techniques sont chargés respectivement de l'harmonisation des règlements et de la politique et des procédures de l'AIG. La documentation en cours d'élaboration, une fois adoptée, prendra effet dans les sept États membres. La BAGAIA étant le seul RAIO de la région AFI, il est prévu qu'elle partage son matériel avec d'autres États de l'AFI non-membres de la BAGAIA. Le RAIO a collaboré et mené des enquêtes sur des accidents dans des États non-membres, comme à Sao Tomé, en juillet 2017.

CASSOA

- 8.25. Établie en tant qu'institution autonome de la CAE en avril 2007 par un protocole et une loi, la RSOO combine des fonctions de sécurité et de sûreté dans son mandat et, en premier lieu, était destinée à harmoniser les politiques, les règles et les règlements de l'aviation civile et à coordonner la coopération entre ses six (6) États membres dans ces domaines.
- 8.26. Établie à l'origine au siège de la CAE à Arusha, la CASSOA a été relocalisée en Ouganda depuis 2010. L'organisation est financée par les contributions des États partenaires et fournit des services de conseil et d'assistance selon les besoins de ces États. Dans le cadre de ses fonctions consultatives, la CASSOA facilite le partage d'experts techniques et d'installations entre les États partenaires, et aide les États à se conformer aux SARP de l'OACI, aux normes et aux règlements nationaux en vigueur en évaluant l'état de la sécurité et de la sûreté aériennes dans les États. La RSOO fournit en outre des informations aux États partenaires et recommande les interventions ou les mesures correctives nécessaires pour résoudre les contraintes ou les déficiences.
- 8.27. N'étant pas issue d'un COSCAP, la portée et le mandat initiaux de l'Agence ont été réexaminés en 2012 en vue de sa restructuration en une RSOO à part entière, en tenant compte de la nécessité de son implication dans les développements relatifs à la réglementation de l'espace aérien supérieur unifié de la CAE, de la création d'un centre médical régional pour l'aviation, et de permettre la formulation et la promulgation d'une réglementation par le Conseil des ministres de la CASSOA. Une initiative visant à créer l'EAC-RAIA pour mener des enquêtes indépendantes sur les accidents d'aéronefs a été lancée parallèlement au cours de la même période, sous réserve d'une étude de faisabilité.

8.28. L'évolution et les activités de la RSOO ont été guidées par des Plans stratégiques quinquennaux, qui ont mis l'accent sur son mandat, sa restructuration et sa dotation en personnel. Plus récemment, la CASSOA a élaboré une proposition de financement durable qui n'a pas encore été adoptée. En juillet 2021, la RSOO a procédé à une auto-évaluation. Elle se prépare actuellement à l'évaluation du GAS, et a signé un accord / protocole d'accord de coopération avec le SASO.

iSASO/SASO

- 8.29. La RSOO a été créée par un accord international dans le cadre de la Charte de la sécurité aérienne de la SADC, suite à une transition du COSCAP-SADC en 2016. Pour faciliter la transition, le SASO INTERIMAIRE a été créé en 2013 afin d'accélérer l'opérationnalisation de la RSOO SASO. À ce jour, neuf (9) des seize (16) membres de la SADC sont États parties à la Charte du SASO. Ainsi, l'entité est-elle toujours en transition en attendant la signature de la Charte par deux (2) autres États pour une ratification complète. La RSOO est néanmoins active bien qu'avec certaines limites.
- 8.30. Le Protocole de la SADC sur le transport, la communication et la météorologie vise à harmoniser les politiques et les procédures de l'aviation civile et à assurer une utilisation et un développement sûrs et efficaces de l'aviation civile dans la région de la SADC par le biais d'accords de coopération. La SASO a donc été créée dans le but principal de s'assurer que les normes de sécurité de l'aviation civile soient harmonisées et mises en œuvre de manière cohérente dans les États membres grâce au développement de systèmes de surveillance efficaces. Ses objectifs combinent toutefois l'assistance à la supervision de la sécurité et les enquêtes sur les accidents. Le secrétariat de l'iSASO a été implanté en 2015 dans l'État hôte d'eSwatini, et la RSOO est financée par les contributions des États.
- 8.31. En sa qualité de conseiller, la SASO fournit des informations aux États membres et recommande les interventions ou les mesures correctives nécessaires à la résolution des défis et des déficiences en matière de sécurité outre le fait de veiller à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents soient menées conformément aux SARP de l'OACI.
- 8.32. Dans le cadre de ses fonctions d'assistance opérationnelle, la SASO participe aux exercices de certification initiale dans le but de surveiller et d'assurer l'application uniforme de normes communes dans la région de la SADC. Le mandat couvre les opérations de vol et les activités de navigabilité et concerne les processus de délivrance de Certificats d'opérateur aérien (AOC), de Certificats d'organisme de maintenance agréé (AMO), de Certificats d'organisme de formation agréé (ATO), d'Immatriculation ou de Navigabilité des aéronefs et des autorisations spéciales. La SASO a également pour mandat de fournir une assistance technique aux États non-membres, sur demande et sous réserve d'une procédure d'approbation interne.

9. INITIATIVES INTERNATIONALES ET REGIONALES ET PROGRAMMES PARTENAIRES EN APPUI AUX ETATS ET AUX RSOO DE L'AFI

- 9.1. Un certain nombre d'efforts de collaboration, d'initiatives et de programmes visant à améliorer la supervision de la sécurité aérienne ont complété et directement soutenu le travail des États et des

RSOO dans la région AFI. Ces initiatives et programmes comprennent des efforts tant mondiaux que régionaux.

- 9.2. Avec l'aide de l'OACI, et plus particulièrement du Plan AFI, la CAFAC a lancé en 2008 le projet Programme d'inspectorat coopératif pour la Région Afrique-Océan Indien (AFI CIS). Actuellement, l'AFI-CIS dispose d'un pool de 70 experts en la matière originaire d'États donateurs et offrant une assistance technique dans les différents domaines d'audit aux États bénéficiaires sur la base de 38 protocoles d'accord conclus avec la CAFAC. Les experts régionaux qualifiés disponibles dans le cadre du projet sont répartis selon les domaines suivants : 12 OPS, 6 PEL, 20 AIR, 11 AGA, et 21 ANS.
- 9.3. Dans le cadre du plan AFI, les bureaux régionaux de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe et pour l'Afrique occidentale et centrale ont mis en place des Équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) depuis 2009. Ces équipes soutiennent les États dans leurs efforts pour résoudre les déficiences identifiées par les audits de l'OACI et les analyses d'écart réalisées, et surveillent l'efficacité et la durabilité de l'assistance fournie aux niveaux national et régional. Une assistance coordonnée est fournie dans toute la région AFI par le biais de 39 plans d'action de l'OACI spécifiques aux États. Les ROST collaborent et travaillent en étroite collaboration avec le CIS et les RSOO de l'AFI, et mènent parfois des missions conjointes.
- 9.4. Le Système mondial de surveillance de la sécurité de l'aviation (**GASOS**) a été créé dans le but de renforcer les RSOO/RAIO et les organismes intergouvernementaux régionaux ou sous-régionaux similaires qui soutiennent les États ou les groupes d'États dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs activités en matière de sécurité et d'enquêtes sur les accidents. Suite à l'approbation de la 217^{ème} Session du Conseil de l'OACI, la 40^{ème} Session de l'Assemblée a adopté la résolution A40-6 qui approuvait la mise en œuvre et le développement du GASOS pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO, les RAIO et les COSCAP. Par l'évaluation du GASOS par rapport à un ensemble de critères objectifs, les RSOO peuvent obtenir la reconnaissance par l'OACI de leurs qualifications et de leur capacité à assurer des fonctions ou des activités de sécurité spécifiques.
- 9.5. Dans sa première phase, le programme se limite aux RSOO et aux RAIO fournissant des services consultatifs (Niveau 1) et/ou une assistance opérationnelle (Niveau 2), l'objectif étant de renforcer ces organisations pour qu'elles puissent mieux soutenir leurs États membres. L'évaluation des services de Niveau 3 est prévue dans les phases ultérieures du programme. Actuellement, un certain nombre de RSOO de l'AFI se préparent à l'évaluation du GASOS. Malgré cette reconnaissance et la délégation qui s'ensuit, les États continuent de conserver la responsabilité de la supervision de la sécurité, des enquêtes sur les accidents et de la gestion de la sécurité en vertu de la Convention de Chicago et de ses annexes.
- 9.6. En accord avec l'un des objectifs stratégiques de la Stratégie et du Plan d'action mondiaux pour l'amélioration des RSOO et la mise en place du GASOS, adoptés par le Forum des RSOO de mars 2017 et approuvés par la Déclaration ministérielle d'Ezulwini, une plateforme coopérative des RSOO (RSOO - CP) a été créée par l'OACI en décembre 2017. Cette plateforme vise à améliorer et à renforcer les RSOO par le biais d'une communication et d'un dialogue ouverts ; et la coopération, la collaboration et la coordination entre les RSOO, les États, l'ASIAP et l'industrie.
- 9.7. En coordonnant la collecte de divers types d'informations et de données auprès des RSOO, la plateforme facilite le développement et la mise en œuvre des activités et des projets d'assistance technique. Pour aider à atteindre son objectif global, la RSOO-CP a mis en place un programme de

travail de 3 ans (2020-2022) axé sur la collecte et le partage d'informations, les conseils, l'assistance et les partenariats.

- 9.8. Dans le même esprit que la RSOO-CP et en s'appuyant sur l'expérience et le savoir-faire de cette dernière, une Plate-forme coopérative des RAIO (RAIO-CP) a été créée en juillet 2021 par l'OACI. Son objectif principal est d'évaluer, de renforcer et de soutenir les RAIO existantes et les nouvelles en aidant leurs États membres à accomplir leurs fonctions et leurs activités d'enquête sur les accidents et les incidents, afin de les rendre plus efficaces et efficaces dans leur soutien à leurs États membres.
- 9.9. Grâce au cadre et à la plate-forme du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (**ASIAP**), l'OACI et ses partenaires en matière de sécurité partagent des informations et coordonnent leurs efforts pour fournir une assistance. Le travail de l'ASIAP est basé sur la hiérarchisation des États et des besoins d'assistance, et inclut les États présentant des problèmes de sécurité importants. Le Canada, la Chine, les États-Unis, la France, le Japon, la Malaisie, la République de Corée, le Royaume-Uni, Singapour, l'ACI, Airbus, Boeing, la CANSO, l'AESA, l'IATA et la Banque mondiale figurent parmi ses membres. Un certain nombre d'États de l'AFI, comme le Gabon et la Tanzanie, ont bénéficié de projets SAFE dans le cadre de l'ASIAP.
- 9.10. Séparément ou en collaboration, des partenaires individuels tels que la BAD, la Banque mondiale, l'AESA, la FAA, la Coopération française, AIRBUS, etc. ont lancé et mettent en œuvre divers programmes pour aider des États, individuellement et en groupes, notamment en soutenant la création et le renforcement de RSOO et de RAIO. Le lancement d'International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (**IPADIS**) (Partenaires internationaux » pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation) et leur collaboration avec la CAFAC, afin de promouvoir un développement innovant et durable de l'aviation civile internationale, contribuera à renforcer les efforts dans la région AFI pour le redressement suite à la pandémie actuelle de COVID-19.

10. EXAMEN ET RESULTATS DE L'ENQUETE

a. Taux de réponse

- 10.1. Pour les besoins de l'enquête, des questionnaires ont été envoyés à (54) États, six (6) RSOO, un RAIO, et six (6) CER. En raison des réponses tardives, le délai initial du 23 juillet a été prolongé jusqu'au 30 août 2021. Comme présenté en Annexe 4, des réponses aux questionnaires sur les RSOO ont été reçues de 75,9 % des États, de toutes les RSOO et RAIO et de 37,5 % des CER. Pour l'AIG, les réponses combinées à l'enquête CEDEAO-CEEAC de 2020/2021 et à la présente enquête ont représenté 61,1 % des États et le seul RAIO existante. L'Annexe 7 contient un résumé des résultats de l'enquête.
- 10.2. Dans l'intérêt d'assurer des réponses et un engagement suffisant des parties prenantes dans un exercice significatif et crédible, la date limite pour les réponses a été prolongée et le plan de travail original a été révisé pour tenir compte de cette prolongation.
- 10.3. Au départ, l'intention et la portée de l'étude étaient de couvrir l'ensemble de la région africaine. Or, aucun des États d'Afrique du Nord (l'Algérie, l'Égypte, la Libye, la Tunisie et le Maroc) n'a répondu à

l'enquête. Par conséquent, la majeure partie de l'examen et des analyses qui suivent se limite aux États de l'AFI de l'Afrique subsaharienne.

10.4. À la lumière de ce qui précède, il a été jugé acceptable de procéder sur la base des informations disponibles et des insuffisances partiellement atténuées par la prise en compte des résultats d'enquêtes similaires menées lors de l'évaluation des RSOO par l'OACI en novembre 2017, et de l'étude de l'AIG de la CEDEAO-CEEAC de novembre 2020 - juillet 2021, ainsi que d'autres sources telles que la RSOO-CP

b. Création et statut opérationnel

10.5. Le partenariat d'États pour former des RSOO repose sur des accords formels ou des instruments juridiques traitant du contexte et des objectifs de ce partenariat, définissant le *modus operandi* de l'organisation, établissant ses structures de gouvernance et soulignant les responsabilités et les obligations des États parties. L'adhésion ou l'engagement des membres sont attestés ou validés par la signature et/ou la ratification de ces instruments.

10.6. Toutes les RSOO de l'AFI ont mis en place des accords internationaux contraignants, bien que dans des formats, des voies et des niveaux d'approbation différents. Dans le cas de la BAGASOO et de la BAGAIA, la signature et l'approbation des Accords se font au niveau du Conseil des ministres, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une ratification supplémentaire. Pour les RSOO telles que l'ACSAC/URSAC, l'ASSA-AC, la CASSOA et l'iSASO, qui sont rattachées ou associées à une Communauté économique régionale, l'approbation se fait au niveau du Conseil des ministres de la CER, suivie de l'aval des chefs d'État. Ces accords deviennent directement exécutoires sur la base du Traité régissant l'adhésion des États aux dites CER. Le Traité de l'AAMAC, quant à lui, est signé par le Comité des ministres et approuvé par les chefs d'État des États membres de l'ASECNA et doit être ratifié par cinq (5) de ses États membres pour entrer en vigueur.

10.7. On pourrait s'attendre à ce que, plus l'autorité d'approbation est élevée, plus le niveau d'engagement des États parties à l'accord soit fort, de sorte que les accords approuvés et signés par les chefs d'État soient les plus forts à cet égard. Cela ne semble toutefois pas faire de différence dans la pratique. Les États parties concluent de tels accords avec des intentions, des objectifs et des attentes différents et les voies permettant de trouver des dénominateurs communs ne sont souvent pas entièrement épuisées. Il n'est donc pas surprenant que certains de ces instruments manquent de clarté et de détails sur les objectifs et les attentes précis, ce qui peut entraver leur fonctionnement pratique et leur mise en œuvre par la suite. Toutefois, il est également compréhensible que la nature de haut niveau de ces documents puisse empêcher un certain degré de précision et expliquer ce manque.

10.8. La plupart des RSOO ont fait part d'un engagement faible ou modéré des États à leur endroit. L'engagement des États membres envers la RSOO a été considéré élevé dans un seul cas. Cela reflète le niveau de soutien des États à la contribution et à l'utilisation des services de l'organisation. Il est donc important de revoir les instruments juridiques des RSOO pour s'assurer qu'elles servent bien de cadres régionaux appropriés et que les États mettent en œuvre les mesures juridiques nationales d'accompagnement requises pour s'engager dans leur applicabilité. Ce réexamen tiendra également compte de toutes les nouvelles formations, des nouveaux partenariats et des nouvelles fusions. Il sera utile, à titre subsidiaire, de disposer d'annexes ou de protocoles d'accord supplémentaires à conclure individuellement avec les États et en fonction de leurs besoins et de leurs attentes, pour préciser la

nature détaillée des services, les attentes et les aspects de l'accord relatifs au niveau de service et au contrôle de la qualité.

c. Examen des options de financement durable

- 10.9. Les RSOO de l'AFI ne fonctionnent pas sur une base commerciale, avec des frais et/ou des charges pour les services rendus aux États. Les paiements reçus en contrepartie de services, par exemple des missions d'assistance, sont destinés à en couvrir les coûts. Ils dépendent tous invariablement de sources extérieures sous forme de contributions annuelles directes des États membres, d'organisations communautaires et de subventions de partenaires. Il existe quelques exceptions dans lesquelles, par exemple, les outils de sécurité et les logiciels développés par une RSOO tel que la BAGASOO sont partagés avec des États non-membres à titre onéreux.
- 10.10. Actuellement, quatre des RSOO/RAIO de l'AFI (la BAGASOO, la BAGAIA, la CASSOA et l'iSASO) dépendent des contributions annuelles directes des États et deux sont rattachées à une CER et reçoivent un financement de celle-ci, à savoir : l'ASSA-AC de la CEMAC et l'URSAC de l'UEMOA. Dans le cas de l'AAMAC, la RSOO reçoit la quote-part de financement des États par le biais de son ANSP mère, l'ASECNA.
- 10.11. Avec des budgets annuels allant de 1,25 million de dollars à 4 millions de dollars en 2017, les États ainsi que les organisations elles-mêmes ont identifié le manque de financement adéquat et durable comme l'un des principaux défis pour les RSOO de l'AFI. Toutefois, la situation financière des RSOO ancrées ou associées à une CER semble être meilleure, dans l'ensemble. En revanche, lorsque les contributions sont attendues directement des États, elles ne sont ni prioritaires ni facilement disponibles, ce qui entraîne d'énormes arriérés. Dans le cas d'une RSOO, tous les États membres sauf un sont actuellement en retard de paiement. Au niveau des États, l'obligation est généralement transférée à la CAA sans identification claire de la source précise. Même lorsque la source de financement est stipulée, il n'y a pas de mécanisme pour assurer son recouvrement et son transfert à la RSOO de manière appropriée et en temps voulu.
- 10.12. Des RSOO ont tenté à titre individuel d'aborder la question du financement durable. A ce jour, les cas de l'ACSAC/URSAC où l'UEMOA a convenu en 2018 d'un prélèvement régional de 260 CFA par passager international (restant encore à être mis en œuvre) et de l'utilisation des recettes de survol par l'AAMAC par le biais de l'ASECNA, peuvent être cités comme des progrès significatifs. Toutes les autres RSOO de l'AFI ont une proposition de financement durable en attente d'adoption et de mise en œuvre. Il est important que ces propositions contiennent des cadres financiers et un modèle commercial assurant un financement durable. Les discussions sont en cours et doivent encore être conclues ou une proposition adoptée.
- 10.13. Pour les autres RSOO dépendant de CER, l'ASSA-AC est financée à 100 % par la CEMAC tandis que la CASSOA et l'iSASO sont financées par les États par le biais des CER. Dans le cas de la BAGASOO et de la BAGAIA, qui sont financées directement par les contributions des États (CAA), les discussions sur un pourcentage de la redevance des services passagers ont été très longues et peu concluantes. La CASSOA a également cherché à obtenir l'accord de ses membres pour introduire une redevance de sécurité de 0,70 dollar par passager comme principale source de revenus pour l'agence. Les États partenaires ne sont toutefois pas encore parvenus à un consensus sur cette proposition.
- 10.14. Bien que le financement des RSOO par les contributions de leurs États membres soit une pratique générale, il existe diverses autres options, possibilités et pratiques. Il s'agit notamment des redevances

pour les services fournis par une RSOO, c'est-à-dire les licences, les certifications, les autorisations et les agréments ; des redevances aéroportuaires et des services de navigation aérienne ; de fonds publics ; d'une redevance de sécurité aérienne prélevée sur les passagers ; et de subventions et de prêts des États donateurs et des institutions financières régionales. Le financement par la dette est également une option. Cependant, alors que les sources étrangères (des gouvernements donateurs et de certaines institutions financières) peuvent être considérées comme un dernier recours et non comme une solution à long terme, le financement par la dette n'est pas viable et ne convient donc pas à long terme. L'option d'une taxe communautaire (taxe commerciale, etc.), en particulier pour les RSOO basées sur des CER, a été proposée dans la région AFI, mais a rencontré l'opposition des États.

- 10.15. Pour qu'une option de financement soit viable et durable, elle doit être simple, équitable et, le cas échéant, applicable sur une base régionale. Le financement des RSOO par des contributions directes des États s'est avéré problématique dans la région et devrait être évité comme source principale si l'on veut obtenir un financement durable. L'alignement sur les politiques de l'OACI en matière de redevances concernant les principes de non-discrimination, de rapport aux coûts, de transparence et de consultation des utilisateurs devrait être assuré. La duplication des redevances pour les mêmes services devrait être évitée et les redevances ne devraient pas être imposées de manière à décourager l'utilisation des RSOO par les États.
- 10.16. La dépendance exclusive d'une RSOO à l'égard des redevances et des droits perçus pour ses services exige un volume d'activité suffisant. Lorsque le niveau d'activité aéronautique est faible, comme tel est le cas dans la région AFI, ou que peu d'États sont concernés, l'utilisation de redevances pour les services des RSOO, si elle est appliquée, doit être complétée par d'autres sources, notamment par un financement des CER, des subventions des États donateurs et des institutions financières régionales.
- 10.17. En termes de pratiques régionales, il existe des variations dans les modalités de financement des RSOO. L'AESA, par exemple, s'appuie sur les recettes des redevances perçues pour ses services de certification et d'agrément, ses publications, ses formations et les autres services qu'elle fournit, les contributions des États non-membres de l'UE collaborant avec l'Agence et les contributions volontaires. En Amérique latine, alors que la RSOO de l'ACSA pour cinq (5) États est financée par les redevances de la navigation aérienne perçues sur une base régionale, la RSOO du SRVSOP pour douze autres États est financée par les contributions des États et de l'industrie. En revanche, la RSOO du CASSOS pour douze (12) États des Caraïbes repose entièrement sur les contributions des États. Dans le cas des îles du Pacifique, le PASO qui s'appuie sur les redevances d'utilisation, des sources étrangères et volontaires, ainsi que sur les institutions financières internationales, une redevance pour la sécurité des passagers est en cours d'introduction.
- 10.18. Ainsi, un certain nombre de scénarios et d'options possibles, tels que ceux énumérés ci-dessus, sont disponibles pour renforcer la viabilité financière des RSOO de l'AFI. L'adoption d'une ou, de préférence, d'une combinaison de ces sources peut être envisagée, qu'elle soit appliquée sur une base régionale ou nationale. Une application régionale présente l'avantage d'économies d'échelle, par opposition à la fragmentation excessive résultant de l'application de régimes État par État. La possibilité de confier la perception des redevances ou des droits à un agent ou à une organisation dans le cadre d'un *système commun de perception des redevances* est très intéressante et mérite d'être explorée. Une brève analyse/évaluation de certaines de ces options de financement est présentée dans le tableau 2 ci-dessous. Les sources citées sont les principales et doivent être complétées par des subventions, une aide étrangère et une assistance des institutions financières internationales, etc.

Tableau 2 : Évaluation sommaire des options de financement durable des RSOO de l'AFI

POINT	OPTION DE FINANCEMENT	AVANTAGES	INCONVENIENTS	RISQUES
1	Redevance de sécurité aérienne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En accord avec les politiques / principes de l'OACI en matière de redevances ▪ Contributions par tête moins élevées pour les États ▪ Financement durable ▪ Indépendance à l'égard des administrations des États/CAA ▪ Justification plus facile ▪ Acheminement plus direct des paiements aux RSOO 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation des coûts de voyage déjà élevés ▪ Nécessité d'arrangements supplémentaires pour les RSOO ayant une double fonction de sûreté et de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lenteur de la mise en œuvre ▪ Résistance des utilisateurs et des voyageurs
2	Redevance aéroportuaire et de la navigation aérienne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En accord avec le principe d'utilisation des recettes de l'aviation pour le secteur ▪ Implique des économies d'échelle si elle est appliquée par la FIR ▪ Contributions par tête moins élevées pour les États ▪ Financement durable ▪ Indépendance à l'égard des administrations des États/CAA ▪ Acheminement plus direct des paiements aux RSOO 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation des frais d'utilisation et des frais de déplacement élevés ▪ Nécessité d'arrangements supplémentaires pour les RSOO ayant une double fonction de sûreté et de sécurité. ▪ Justification moins facile pour les fonctions de sécurité au sens large 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Résistance des utilisateurs et des ANSP ▪ Lenteur de la mise en œuvre
3	Coûts des services des RSOO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En accord avec les politiques / principes de l'OACI en matière de redevances ▪ Paiements directs à la RSOO 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Activités et revenus insuffisants ▪ Défi résultant de la non-délégation par les Etats ▪ Faible capacité des RSOO à fournir l'ensemble des services ▪ Nécessité d'arrangements supplémentaires pour les RSOO ayant une double fonction de sûreté et de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Persistance des difficultés de financement des RSOO ▪ Faiblesse et inefficacité des RSOO ▪ Assistance réduite aux Etats ▪ Diminution des normes de sécurité ▪ Durée improbable
4	Financement du gouvernement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Devient une obligation de l'État ▪ Utilisation de fonds publics pour éviter des charges supplémentaires sur l'aviation et stimuler la croissance ▪ Possibilité accrue d'obtenir le soutien de donateurs bilatéraux 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financement insuffisant et difficilement disponible ▪ Dépendance continue à l'égard des Etats/CAA ▪ Lourdeur bureaucratique ▪ Acheminement indirect des paiements ▪ Priorités nationales concurrentes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Persistance des difficultés de financement des RSOO ▪ Faiblesse et inefficacité des RSOO ▪ Responsabilité transmise aux CAA ▪ Assistance réduite aux Etats

				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution des normes de sécurité
5	Redevance communautaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implique des économies d'échelle ▪ Financement durable ▪ Indépendance à l'égard des CAA 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acheminement moins direct des paiements ▪ Lenteur/bureaucratie des CER et des gouvernements ▪ Subventionnement intersectoriel difficile à justifier ▪ Négociation prolongée avec des parties prenantes non sectorielles 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Résistance des secteurs du commerce et du tourisme ▪ Absence de coopération des CER et des Etats

d. Dotation en personnel

- 10.19. La promotion des RSOO en tant qu'option viable pour améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité par les États repose en grande partie sur les avantages à tirer de la mise en commun des ressources humaines et financières. Une équipe d'inspecteurs de la sécurité bien qualifiés, logée dans la RSOO ou coordonnée par celle-ci, aidera les États à remplir leurs fonctions de surveillance de manière plus rentable. La charge que représente pour les CAA des États le recrutement, la formation et le maintien d'un personnel technique qualifié (qui, dans certains cas, est sous-utilisé) s'en trouvera ainsi réduite. Dans le cas de la région AFI, ces dividendes anticipés ne se sont pas encore concrétisés. Certaines CAA nationales d'États relevant de RSOO continuent à construire et à développer leurs structures et leur personnel technique pour l'ensemble des fonctions de supervision de la sécurité, au détriment du soutien à la RSOO, tandis que beaucoup d'autres États se débattent avec un personnel insuffisant.
- 10.20. D'après les résultats de l'enquête, presque toutes les RSOO de l'AFI ne disposent pas d'un personnel technique qualifié suffisant en interne. Cependant, la CASSOA, avec quatre (4) personnels techniques qualifiés dans les domaines de PEL, OPS, AIR, AGA, ANS, est considérée comme ayant une capacité adéquate pour les services de conseil qu'elle rend à ses six (6) États membres en délégation de Niveau 1. L'AAMAC dispose de trois (3) inspecteurs en interne pour son seul domaine d'activité ANS, et a en outre recours et à sa disposition plus de vingt (20) inspecteurs désignés par ses dix-sept (17) États membres. Cette capacité peut être suffisante pour l'AAMAC uniquement dans le contexte de la portée réduite des activités découlant du protocole d'entente avec l'ASSA-AC et l'ACSAC-URSAC mais pas pour son mandat complet dans tous les domaines d'audit.
- 10.21. L'ASSA-AC, quant à elle, dispose de cinq (5) employés techniques à temps plein dans les services PEL, OPS, AIR et AGA, ce qui ne représente qu'une partie de la capacité requise, d'où la nécessité de faire appel à des inspecteurs des États membres lors des missions d'assistance. La BAGASOO dispose d'un (1) inspecteur à temps plein dans chacun des domaines suivants : AIR, AGA, et ANS. Pour pallier les insuffisances de capacité dans les domaines OPS et PEL, la BAGASOO a souvent recours au CIS de l'AFI. Bien que la BAGAIA ne dispose que d'un seul enquêteur à plein temps, ce qui est considéré comme insuffisant, le RAIO a recours à plus de trente (30) enquêteurs d'accident qualifiés provenant d'États membres. Les besoins en personnel technique sont parfois compliqués par la nécessité de satisfaire la diversité linguistique des États membres, ce qui peut obliger le RAIO à externaliser un expert supplémentaire possédant les compétences linguistiques appropriées.
- 10.22. Il n'est pas évident de déterminer si les RSOO ou les États ont effectué une évaluation adéquate de leurs besoins pour déterminer les niveaux de personnel appropriés et les exigences de capacité pour leurs fonctions et activités de supervision de la sécurité. Sur la base des réponses à l'enquête, l'ANNEXE 9 présente la portée et le niveau de l'activité de supervision de la sécurité dans la région en termes de licences, de certificats, d'agrément et d'autorisations actuellement délivrés par les différents États. Le total des licences et certificats délivrés actuellement par les 41 États de l'AFI interrogés comprend 464 AOC ; 9 819 certificats de navigabilité ; 19 375 certificats d'immatriculation d'aéronefs ; 898 AMO ; 433 ATO ; 52 364 licences de personnel ; et 50 certificats d'aérodrome.
- 10.23. Pour la suite, il serait utile, pour commencer, que les RSOO et les États procèdent individuellement à une évaluation de leurs besoins en personnel ; définissent le personnel technique minimum à plein temps pour une RSOO particulière en fonction du niveau de délégation et des services fournis ; et

encouragent le partage des ressources humaines des États à l'intérieur/extérieur de la RSOO. Un schéma d'inspection semblerait idéal à cet égard ; un rôle approprié pour un CIS de l'AFI amélioré et renforcé comptant actuellement 70 experts qualifiés, avec un total de 53 autres en attente de formation en cours d'emploi dans les domaines ANS (19), PEL (5), OPS (7), AGA (7) et AIR (15). De cette façon, un effectif minimum d'un expert par domaine pourrait être maintenu à plein temps au sein des RSOO et le reste des besoins en capacité pourrait être couvert par le pool établi. Cette capacité interne minimale peut être portée à deux experts, en cas d'imprévu.

10.24. En l'absence de toute évaluation récente, il sera important de procéder à une évaluation approfondie du CIS de l'AFI, de revoir ses termes de référence, d'évaluer son impact à ce jour et de définir les modalités de son renforcement, y compris le développement des compétences du personnel, afin de garantir son efficacité et l'obtention de résultats.

e. Délégation des fonctions et des activités de supervision de la sécurité

10.25. Les États parties à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ont l'obligation directe et individuelle de mettre en œuvre les dispositions de ladite convention et les normes et pratiques recommandées internationales (SARP) contenues dans ses annexes, ainsi que les procédures adoptées par l'OACI, et sont donc responsables de la supervision de la sécurité et des enquêtes sur les accidents. Dans des circonstances données, régies par des arrangements spécifiques, ces fonctions peuvent être déléguées à un autre État, à un groupe d'États ou à une organisation telle qu'une RSOO.

10.26. En fonction du mandat de la RSSO, la nature, le type et le niveau de cette délégation peuvent varier, allant de services consultatifs d'experts en matière de supervision de la sécurité, à la fourniture d'une assistance technique et à l'exécution de fonctions de supervision de la sécurité au nom et sous l'autorité de l'État bénéficiaire. Conformément au *Manuel de supervision de la sécurité de l'OACI, Partie B - Création et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité*, Doc 9734, et au GASOS, la délégation de fonctions est définie selon les trois niveaux suivants

Niveau 1 : Fonctions de conseil

Niveau 2 : Fonctions d'assistance opérationnelle

Niveau 3 : Fonctions déléguées

10.27. Les fonctions de conseil comprennent des tâches telles que le conseil sur l'élaboration de la législation ou de la réglementation en matière de sécurité aérienne et l'assistance dans l'identification et la notification des différences par rapport aux SARP. Elles comprennent également des conseils sur l'élaboration de manuels, de listes de contrôle et d'autres documents d'orientation, la coordination d'un groupe d'inspecteurs ou d'experts, et la fourniture de conseils et de services d'experts en matière de gestion de la sécurité ou d'enquêtes de sécurité.

10.28. Les fonctions d'assistance opérationnelle, quant à elles, comprennent, outre les fonctions consultatives du Niveau 1, l'élaboration d'une législation et/ou d'une réglementation en matière de sécurité aérienne en vue de leur adoption par les États, la fourniture d'une formation aux inspecteurs de la sécurité et la réalisation d'inspections ou d'enquêtes techniques complètes à l'appui des activités de certification et d'octroi de licences des États. Il s'agit également de mener des activités de surveillance et de formuler des recommandations sur les déficiences identifiées en matière de sécurité

en vue de prendre des mesures correctives ; de mener des parties des enquêtes de sécurité (en vertu de l'Annexe 13) et de mener des activités de gestion de la sécurité propres à chaque État.

10.29. Outre les fonctions de conseil et d'assistance opérationnelle exercées aux Niveaux 1 et 2, les fonctions déléguées au Niveau 3 comprennent la délivrance, la modification ou la révocation effectives de licences, de certificats, d'autorisations et d'agrément. Elles comprennent également la délivrance ou la modification des règlements, la rédaction et l'application des règlements relatifs à la sécurité aérienne, ainsi que la conduite de l'ensemble des activités d'enquête sur les incidents et les accidents.

10.30. La référence à la délégation de fonctions attire souvent l'attention sur ce dernier et dernier niveau d'habilitation complète des RSOO. Cela peut expliquer en partie l'hésitation et la réticence des autorités réglementaires nationales (CAA) à s'engager à impliquer et à utiliser efficacement des RSOO.

10.31. A l'heure actuelle, toutes les RSOO / RAIO de l'AFI fournissent des services de conseil de Niveau 1 et, en outre, certaines remplissent également des fonctions d'assistance opérationnelle de Niveau 2. Aucune n'est toutefois habilitée ou chargée de fonctions de Niveau 3, à savoir la délivrance effective de certificats et de licences au nom des États.

Ainsi, dans la plupart des cas, il n'y a pas de délégation formelle et leurs interventions dans les activités de supervision de la sécurité des États sont souvent basées sur de simples demandes d'assistance adressées par la CAA à la RSOO. Comme point de départ, il est important que les États disposent d'un cadre juridique national ou régional qui leur permette de solliciter les services d'une RSOO ou d'un RAIO ou de leur déléguer des fonctions.

10.32. Les instruments juridiques internationaux portant création des RSOO de l'AFI auxquels les États ont adhéré délèguent dans une certaine mesure les fonctions de supervision de la sécurité aux RSOO concernées. Les dispositions sont toutefois parfois larges et applicables à tous les États membres. Les États n'ont pas tous les mêmes besoins en matière de RSOO ; en fait, quelques États disposant de systèmes de supervision de la sécurité bien établis et solides ont indiqué qu'ils n'avaient pas besoin des services de la RSOO dont ils relèvent. Il est donc important, au sein d'une même adhésion à une RSOO, que chaque État puisse déléguer en fonction de ses besoins et de ses choix.

10.33. Les différents niveaux de délégation appellent des instruments juridiques différents. Alors que des protocoles d'accord peuvent suffire pour les Niveaux de délégation 1 et 2, un accord juridique plus solide et plus formel, comprenant tous les processus de ratification nécessaires, est requis pour une délégation et une habilitation complète de Niveau 3. Au-delà des accords internationaux relatifs aux RSOO, il existe quelques bons exemples et pratiques dans la région. L'AAMAC, par exemple, a mis en place un protocole d'accord conjoint signé par les dix-sept (17) États membres définissant et déléguant les fonctions ANS pour ce qui serait effectivement les Niveaux 1 et 2. Cet accord, bien qu'il s'agisse d'un très bon pas en avant, pourrait être amélioré en spécifiant les fonctions de manière plus précise et en le rendant bilatéral plutôt que multilatéral, auquel cas les États pourraient déléguer en fonction de leurs besoins individuels et spécifiques. Il existe également des exemples de protocoles d'accord entre la BAGASOO et la Gambie et la BAGASOO et la Sierra Leone, précisant les services à fournir par la RSOO. Là encore, ils pourraient être plus précis et spécifiques sur les fonctions.

10.34. Pour que les RSOO et les RAIO soient réellement efficaces et aient un impact sur l'amélioration souhaitée des systèmes étatiques de supervision de la sécurité aérienne, il est important qu'ils disposent des capacités requises et que les États collaborent pour accepter l'exécution des fonctions d'assistance opérationnelle de ces organismes de supervision de la sécurité. Il existe des preuves empiriques et des

expériences démontrant la grande différence que l'assistance aux États par les RSOO, les ROST et le CIS de l'AFI provoque sur les résultats de l'USOAP CMA. L'harmonisation de la législation et des réglementations en matière de sécurité, etc., dans laquelle les RSOO et RAIO sont déjà impliquées est une étape nécessaire et un catalyseur qui faciliterait l'efficacité des RSOO et aurait un impact sur les niveaux de supervision de la sécurité des États.

f. Autonomie et indépendance

- 10.35. La nécessité pour les entités de l'aviation civile établies par des États d'être autonomes et indépendantes et de disposer d'une source de financement adéquate et durable pour leur permettre de s'acquitter efficacement de leurs fonctions s'applique également aux RSOO. Plus précisément, et pour pouvoir exercer efficacement leurs fonctions et activités de supervision de la sécurité, les RSOO ont besoin d'un certain degré d'indépendance afin de pouvoir, de plein droit, recevoir des fonctions déléguées et assurer adéquatement leur propre financement.
- 10.36. Les instruments juridiques portant création d'une RSOO devraient donc accorder cette autonomie et, en outre, définir des moyens durables de financement. L'accord relatif à une RSOO devrait également stipuler clairement les fonctions de l'organe directeur, et garantir qu'il y ait suffisamment de place pour que les fonctions exécutives et techniques de la RSOO soient indépendantes.
- 10.37. En fonction de la structure organisationnelle adoptée, la RSOO peut avoir comme organe directeur un conseil d'administration, un conseil ou un organe similaire, qui sera responsable de la formulation de la politique, de la nomination des cadres supérieurs, de l'allocation des ressources budgétaires, etc. Cet organe devrait également être chargé de donner des conseils et une orientation stratégique sur les questions régionales et internationales, ainsi que de fixer les principes généraux devant guider le programme de travail de la RSOO.
- 10.38. La situation concernant l'autonomie et l'indépendance des RSOO de l'AFI varie dans la pratique, même si les instruments juridiques accordent ces attributs comme requis et si les entités sont considérées comme autonomes et indépendantes en ce qui concerne leur travail technique. L'AAMAC, par exemple, a été établie en tant que RSOO autonome avec ses propres processus administratifs et financiers, gérant son budget et son programme de travail. La supervision est toutefois insuffisante et son conseil d'administration est peu impliqué dans l'orientation stratégique. L'ASSA-AC, la CASSOA, l'ISASO et l'URSAC fonctionnent toutes comme des institutions spécialisées de groupements économiques régionaux, bien qu'elles soient des organisations juridiquement autonomes. Elles jouissent une certaine indépendance dans la gestion de leurs budgets et de leurs programmes de travail et sont soumises à des audits financiers externes distincts. Or, ces RSOO, comme dans le cas de l'URSAC, sont traitées comme des départements techniques, soumis aux processus internes de leur CER et luttent contre le manque d'autonomie adéquate pour mener à bien leurs fonctions.
- 10.39. Le principal défi posé à l'autonomie et à l'indépendance des RSOO de l'AFI concerne la disponibilité d'un financement adéquat et durable en temps voulu. Le financement de ces organisations est assuré par les États, leurs organes directeurs et les organisations économiques régionales auxquelles elles sont associées. Bien qu'il soit utile que les RSOO continuent de s'appuyer sur les États et les CER mères pour la mobilisation de leurs ressources, il convient d'explorer un moyen efficace de réduire la bureaucratie et de renforcer l'engagement des États. Une revue des accords juridiques pourrait donc être nécessaire

pour leur assurer une autonomie et une indépendance financières adéquates et d'un engagement plus fort de la part des États.

g. Coopération et collaboration

10.40. En vertu de l'Article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, les États contractants s'engagent à collaborer pour assurer le plus haut degré possible d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation en ce qui concerne les aéronefs, le personnel, les voies aériennes et les services auxiliaires, ainsi que toutes les questions dans lesquelles cette uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne. Dans cet esprit, les RSOO sont établies comme un moyen viable d'améliorer les systèmes de supervision de la sécurité des États à travers des efforts conjoints de collaboration.

Coopération au sein d'une RSOO

10.41. Le premier niveau de cette coopération et de cette collaboration s'exerce entre les États constituant la RSOO. La composition du groupe, comme tel est le cas pour toutes les RSOO de l'AFI, reflète souvent une combinaison d'États. D'une part, quelques États identifiables disposent d'une forte capacité en personnel technique, de ressources financières suffisantes et de systèmes de supervision de la sécurité relativement plus efficaces, tandis que le reste des États disposent de moins de ressources et ont des niveaux de mise en œuvre de la supervision de la sécurité peu efficaces. La présence de ces « États chefs de file » en tant que moteurs des initiatives et des programmes des RSOO grâce à un soutien mutuel, ainsi que l'engagement individuel de tous les États dans le partenariat, sont les clés d'une collaboration réussie et de progrès uniformes.

10.42. Dans certains cas où, dans le cadre de la délégation de fonctions ou de la demande de services, des protocoles d'accord sont signés entre une RSOO de l'AFI et ses États membres, par exemple, l'AAMAC et ses dix-sept (17) États membres et la BAGASOO et la Gambie. Il est important que tous les États disposent d'une marge de manœuvre et soient encouragés à jouer un rôle plus actif dans la participation et le soutien de leur RSOO afin de renforcer la mise en œuvre effective de leur propre surveillance de la sécurité.

Coopération entre les ROOS de l'AFI

10.43. Au niveau suivant, un certain nombre de RSOO de l'AFI ont conclu des protocoles d'accord ouvrant la voie à une collaboration avec d'autres RSOO de la région. À cet égard, outre l'accord tripartite entre l'AAMAC, l'ACSAC-URSAC et l'ASSA-AC, des accords existent entre l'AAMAC et la BAGASOO ; l'ASSA-AC et la BAGASOO ; l'ACSAC-URSAC et la BAGASOO et, plus récemment, entre la CASSOA et l'ISASO.

10.44. Le protocole d'accord sur la coopération en matière de supervision de la sécurité entre l'AAMAC et la BAGASOO, signé en mars-mai 2020, vise à faciliter l'échange d'expertise, le transfert de connaissances et des meilleures pratiques du secteur pour une supervision efficace de la sécurité de l'aviation civile dans leurs États membres. Les domaines spécifiques de collaboration identifiés comprennent le maintien et le renforcement de la coopération et de la communication en matière de supervision de la sécurité, l'échange d'inspecteurs par le biais d'un CIS, la formation du personnel et le partage des réglementations en matière d'OPS, de PEL, d'AIR, d'AGA et d'ANS.

10.45. Signé le 16 juillet 2021, le protocole d'accord entre la CASSOA et la SASO implique une coopération et une collaboration pour l'harmonisation des politiques, des lois, des programmes, des objectifs

stratégiques et des activités en matière de sécurité aérienne ; et des initiatives pour éviter la duplication inutile des efforts et des ressources. Ainsi que l'acceptation réciproque des approbations et des documents délivrés par les États membres ; faciliter l'échange d'informations et d'expertise par le biais d'un pool d'inspecteurs ; et l'harmonisation de la coopération avec les parties prenantes et les partenaires potentiels.

Coopération des RSOO de l'AFI avec des États autres que les États membres

10.46. Certaines RSOO de l'AFI ont tendu la main et collaborent avec des États non-membres de la région : l'ASSA-AC coopère à titre individuel avec certains États tels que la RDC, Sao Tomé, l'Angola et le Burundi. Il convient de souligner que ce dernier groupe d'États est membre de la CEEAC mais n'est pas officiellement membre de l'ASSA-AC, qui est toujours limitée aux six (6) États de la CEMAC, bien que des mesures soient prises pour étendre l'ASSA-AC à l'ensemble de l'Afrique centrale, ce qui devrait être encouragé et salué. De même, la CASSOA coopère dans le domaine de l'assistance à la supervision de la sécurité avec la RDC, le Malawi et le Zimbabwe.

Coopération avec des partenaires et des organisations internationales

10.47. Un large éventail d'organisations internationales, d'institutions de financement et d'États partenaires participent à différents programmes, projets, initiatives et activités visant à soutenir le développement de l'aviation et plus particulièrement le renforcement de la supervision de la sécurité, non seulement directement avec chaque État mais aussi par l'intermédiaire d'organisations et d'organismes régionaux tels que les CER et les RSOO.

10.48. Ces partenaires et initiatives comprennent l'OACI et ses programmes tels que le GASOS, la RAIO CP, la RSOO CP, l'ASIAP et le Plan AFI ; la CAFAC et le CIS de l'AFI ; l'EASA avec son projet SIASA ; le PASTA-CO de la BAD pour l'Afrique occidentale et centrale ; la FAA, l'IATA, Airbus etc. etc. Toutes les RSOO de l'AFI collaborent activement avec ces partenaires dans le cadre de ces programmes et d'autres, même si les progrès de leur mise en œuvre peuvent être lents.

10.49. Grâce à cette collaboration, le GASOS a inclus une RSOO de l'AFI (la BAGASOO, en mai 2019) dans les évaluations pilotes menées sur trois (3) RSOO dans les domaines des aspects généraux (GEN) ; de l'OPS ; de l'AIR ; de l'ANS et de l'AGA. La nécessité d'améliorer les cadres juridiques ; les structures organisationnelles, les ressources et les capacités techniques ; les mécanismes de financement ; et les processus et systèmes de gestion était commune aux RSOO évaluées. Dans le cas de la BAGASOO, en particulier, les principales recommandations de cette évaluation étaient l'élaboration et l'harmonisation des réglementations régionales de l'aviation et des manuels des inspecteurs, la formation du personnel technique pour les États et les RSOO, la mise en œuvre du CIS établi, la conclusion d'accords avec les membres pour la délégation de Niveau 2 et le financement durable. La coopération et la collaboration doivent être encouragées et renforcées à tous les niveaux.

h. Taille, nombre et configuration des RSOO de l'AFI

10.50. Les six RSOO de l'AFI et le seul RAIO couvrent, ensemble, quarante-trois (43) États avec des tailles allant de six à dix-sept (17) États par RSOO (voir Annexe 5). Ainsi, en dehors des cinq (5) États de l'Afrique du Nord que sont l'Algérie, l'Égypte, la Libye, le Maroc et la Tunisie, six (6) États de l'AFI ne relèvent pas formellement d'une RSOO.

10.51. Une caractéristique notable de ces organisations est le chevauchement et la duplication des membres, c'est-à-dire les États relevant de plus d'une RSOO.

Alors que vingt-six États ne relèvent que d'une seule organisation, 17 ont une double appartenance. À cet égard, la BAGASSO se distingue comme étant la seule organisation de supervision de la sécurité de la région sans aucun chevauchement. Tous les États de l'AAMAC relèvent d'une autre organisation. < C'est ainsi que l'AAMAC partage SIX (6) États avec l'ASSA-AC; huit (8) avec l'ACSAC/URSAC ; un (1) avec la MENA, et deux (2) avec l'iSASO alors que la CASSOA et l'iSASO ont un État en commun.

- 10.52. La duplication des membres des RSOO s'explique en partie par le fait que la majorité des RSOO sont associées à une structure économique régionale ou en sont une institution spécialisée, et que leur adhésion est liée à des traités régionaux. Les huit CER reconnues par l'Union africaine : l'UMA, le COMESA, la CEN-SAD, la CEEAC, la CAE, la CEDEAO, l'IGAD et la SADC ont également des chevauchements importants dans leurs membres et cette réalité influence la composition des RSOO qui leur sont associées. A titre d'exemple, les quinze (15) États de la CEDEAO sont également membres de la CEN-SAD ; six (6) États de la SADC sont membres du COMESA ; tous les États de l'UMA, à l'exception de l'Algérie, sont membres de la CEN-SAD ; la RDC est membre du COMESA, de la CEEAC et de la SADC ; le Kenya est membre du COMESA, de la CAE et de l'IGAD ; etc.
- 10.53. En outre, un certain nombre d'Unions économiques et monétaires (par exemple, l'UEMOA et la CEMAC) existant au sein des CER reconnues par l'UA ont également mis en place des RSOO qui sont passés de COSCAP pour donner naissance à l'ACSAC/URSAC (toujours en transition) et à l'ASSA-AC. La CER de la CEEAC, à laquelle appartiennent tous les membres de la RSOO ASSA-AC, a pris des mesures pour élargir l'adhésion à la RSOO afin d'inclure les dix (10) États membres de la CER et l'ensemble de la région de l'Afrique centrale. Ce processus est au point mort malgré la tenue de plusieurs réunions ministérielles de la CEEAC et les déclarations faites à ce sujet entre 2012 et 2018.
- 10.54. L'association de certaines RSOO avec des Communautés économiques régionales a été à l'avantage des premières, compte tenu du mandat et des pouvoirs de décision de ces organismes ; de leur mission de coopération et d'intégration régionales ; du réseau de partenariats qu'ils ont construit ; et de leur capacité de mobilisation de ressources. Il serait donc utile pour les RSOO de continuer à tirer parti de ces atouts, compte tenu des défis auxquels elles sont confrontées
- 10.55. D'un point de vue technique, la duplication peut également découler de différences dans la portée des activités et des domaines d'implication des RSOO. Les États devraient avoir la flexibilité de choisir et de combiner les fournisseurs de fonctions et de services de différentes RSOO en fonction de leurs besoins et de la capacité de ces dernières. Toutefois, quand un État décide de rejoindre une RSOO, il doit s'assurer que les fonctions et les activités concernées ne sont pas déjà assurées par une autre RSOO dans le même domaine ou la même zone et, lorsque tel est le cas, il doit y avoir une délégation claire et non contradictoire des fonctions par cet État. Il est important de souligner les implications financières de l'adhésion à plusieurs RSOO concernant les contributions annuelles des États et les défis auxquels ils sont confrontés au sein de l'AFI à cet égard. Ainsi, à moins que d'autres avantages ne l'emportent, l'adhésion multiple à des RSOO devrait être découragée et réduite au minimum.
- 10.56. Bien qu'il n'existe pas de règle absolue sur le nombre et la taille appropriés des RSOO, la nécessité d'une masse critique d'activités aéronautiques et d'économies d'échelle tendraient à soutenir l'idée d'entités plus grandes et moins nombreuses pour la région. Ainsi, plutôt que de créer des RSOO supplémentaires pour les États qui n'en font pas partie, comme les « 7 États partenaires » et Sao Tomé, on pourrait les encourager à rejoindre, à coopérer ou à accéder aux services des RSOO/RAIO de leur choix pouvant leur fournir des conseils et une assistance dans l'exercice de leurs fonctions de sécurité. Les réponses au questionnaire d'enquête sur la taille optimale des RSOO ont lancé des signaux mitigés.

Alors que certains répondants ont indiqué que leurs RSOO étaient de taille optimale, les mêmes répondants les ont considérées comme trop petites pour avoir une viabilité financière

10.57. En cherchant à rationaliser et à optimiser le nombre de RSOO dans la région AFI, les options suivantes sont envisageables. Aux fins de cet exercice, quatre (4) des huit (8) CER reconnues par l'UA ayant des RSOO ou en train d'en créer une, à savoir : la CAE, la CEEAC, la CEDEAO et la SADC, sont celles qui sont prises en compte dans les scénarios pertinents.

OPTION 1 pour les RSOO :

Augmentation du nombre de RSOO de six (6) à sept (7) en maintenant les six (6) RSOO existantes telles qu'elles sont constituées et en en créant une nouvelle pour les États ne relevant pas d'une RSOO.

OPTION 2 pour les RSOO :

*Maintien du **statu quo** de six (6) RSOO et encouragement des États ne relevant pas d'une RSOO à rejoindre l'une des RSOO existantes. Cela peut être amélioré en plaçant la BAGASOO sous l'égide de la CER de la CEDEAO*

OPTION 3 pour les RSOO :

*Mise en œuvre complète de RSOO basées sur les CER (c'est-à-dire une pour la CEDEAO, une pour la CEEAC, une pour la SADC et une pour la CAE) afin **de réduire leur nombre de six (6) à cinq (5)**. Cela nécessitera l'intégration de la BAGASOO et de l'ACSAC-URSAC sous l'égide de la CEDEAO ; l'élargissement de l'ASSA-AC pour couvrir la région de la CEEAC ; que l'AAMAC conserve l'ANS à l'échelle du continent ; et pour les États ne relevant pas actuellement d'une RSOO de rejoindre l'une des RSOO existantes.*

OPTION 4 pour les RSOO :

*Mise en œuvre complète de RSOO basées sur les CER afin de réduire leur nombre de six (6) à quatre (4) (c'est-à-dire une pour la CEDEAO, une pour la CEEAC, une pour la SADC et une pour la CAE). < Cela nécessitera l'intégration de la BAGASOO et de l'ACSAC-URSAC sous l'égide de la CEDEAO ; l'élargissement de l'ASSA-AC pour couvrir la région de la CEEAC ; la **diffusion de l'AAMAC dans les quatre CER** et, pour les États ne relevant pas actuellement d'une RSOO qu'ils rejoignent l'une des ROOS existantes.*

10.58. Dans le cas de l'AIG, il n'y a actuellement qu'un seul RAIO dans toute la région AFI, à savoir : la BAGAIA, qui dispose d'excellentes installations de laboratoire dans l'un de ses États membres. La CAE a lancé le processus de création d'un RAIO, tandis que l'étude sur l'AIG de la CEDEAO-CEEAC, menée de novembre 2020 à juillet 2021, étudie la création d'un RAIO pour les régions de l'Afrique occidentale et centrale, en mettant l'accent sur la possibilité d'étendre la BAGAIA pour couvrir ces deux régions.

10.59. Bien que seuls sept (7) des quarante-trois (43) États de l'AFI relèvent de l'unique RAIO existant, la majorité des États ont mis en place une structure AIB indépendante de l'autorité de régulation (CAA) qui rend compte au ministre chargé de l'aviation. Ils ont également conclu des protocoles d'accord avec d'autres États de l'AFI et divers États en dehors de la région sur le soutien à l'AIG, notamment dans le domaine des enquêteurs qualifiés, de la formation et des installations de laboratoire. Pourtant, malgré certains de ces efforts, il est très frappant que l'AIG reste le domaine d'audit dans lequel la région AFI enregistre l'IE moyenne la plus basse (c'est-à-dire 44.9%).

10.60. Les options suivantes sont possibles pour aller de l'avant :

OPTION 1 pour l'AIG :

- Limiter la BAGAIA aux États du BAG, poursuivre la création de la CAE-RAIO et, pour les États ne relevant pas d'une RAIO, coopérer avec les États et avec les RAIO individuellement.

OPTION 2 pour l'AIG :

- Extension de la BAGAIA pour couvrir les régions de la CEDEAO et de la CEEAC, et poursuite et mise en œuvre de l'initiative CAE-RAIO pour couvrir les régions de la CAE et de la SADC.

OPTION 3 pour l'AIG :

- Extension de la BAGAIA comme RAIO continental.

10.61. Une brève évaluation des options et des scénarios ci-dessus pour les RSOO et les RAIO est présentée dans le tableau 3 ci-dessous et sera prise en compte lors de l'élaboration du plan stratégique des RSOO de l'AFI. Ces scénarios et configurations de RSOO/RAIO sont supposés être accompagnés par d'autres mesures de financement et de renforcement des capacités proposées pour leur développement et leur durabilité.

Tableau 3 : Évaluation sommaire des options proposées pour les RSOO et les RAIO de l'AFI

ORGANISATION	OPTION	AVANTAGES	INCONVENIENTS	RISQUES
RSOO	Option 1 (7 RSOO) : <i>Six (6) RSOO existantes plus une nouvelle pour les États sans RSOO</i>	<ul style="list-style-type: none"> Moins de perturbations dans les dispositions existantes Poursuite des meilleures pratiques établies Les CER et les Unions monétaires maintiennent les RSOO sans perturbation 	<ul style="list-style-type: none"> Non-viabilité d'une nouvelle RSOO pour seulement 3 États ; Pas d'amélioration ni de solution aux défis de financement, etc. Absence d'économies d'échelle Activité/pertinence limitée de l'AAMAC 	<ul style="list-style-type: none"> Retards d'établissement de nouvelles RSOO Aggravation des défis Inefficacité et inefficience des RSOO
	Option 2 (6 RSOO) : <i>Six (6) RSOO basées sur des REC et les États sans RSOO rejoignant des RSOO existantes</i>	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les RSOO s'associent à des CER et en tirent parti Possibilité pour les États sans RSOO existants d'adhérer à des RSOO déjà opérationnelles Les CER et les Unions monétaires maintiennent les RSOO sans perturbation 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'amélioration des économies d'échelle Activité/pertinence limitée de l'AAMAC Défis juridiques d'intégrer la BASOO dans la CEDEAO 	<ul style="list-style-type: none"> La CEDEAO n'accepte pas la BAGASOO Inefficacité et inefficience des RSOO
	Option 3 (5 RSOO) : <i>Réduction à quatre (4) CER reconnues par l'UA plus l'AAMAC</i>	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des économies d'échelle Augmentation des activités des RSOO Plus grande efficacité et moins de doublons Toutes les RSOO s'associent à des CER et en tirent parti Possibilité pour les États sans RSOO existants d'adhérer à des RSOO déjà opérationnelles 	<ul style="list-style-type: none"> Défi juridique que représente l'incorporation d'États qui ne font pas partie des traités régionaux des CER régissant les OAR. 	<ul style="list-style-type: none"> Résistance des Unions monétaires à l'intégration de la RSOO La CEDEAO n'accepte pas de soutenir la BAGASOO Opposition à une RSOO continentale unique pour l'ANS
	Option 4 (4 RSOO) : <i>Réduction de six (6) RSOO à quatre (4) (une pour la CEDEAO, la CEEAD, la SADC et la CAE chacune)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fortes économies d'échelle Augmentation d'activités pour chaque RSOO Plus grande efficacité et moins de doublons Toutes les RSOO s'associent à des CER et en tirent parti Possibilité pour les États sans RSOO existants d'adhérer à des RSOO déjà opérationnelles 	<ul style="list-style-type: none"> Défi juridique que représente l'incorporation d'États qui ne font pas partie des traités régionaux des CER régissant les RSOO 	<ul style="list-style-type: none"> Résistance des Unions monétaires à l'intégration des RSOO La CEDEAO n'accepte pas de soutenir la BAGASOO Opposition à la diffusion des services ANS de l'AAMAC à d'autres RSOO
RAIO	Option 1 (2 RAIO) : <i>BAGAIA pour les États du BAG ; EAC-RAIO pour les États de ; les États restants rejoignent l'un des groupes ci-dessus</i>	<ul style="list-style-type: none"> Moins de perturbations pour les dispositions existantes Poursuite des meilleures pratiques établies 	<ul style="list-style-type: none"> Manque de ressources adéquates pour la BAGAIA Absence d'économies d'échelle 	<ul style="list-style-type: none"> Inefficacité et inefficience Manque de soutien des partenaires au développement
	Option 2 (2 RAIO) : <i>BAGAIA pour la CEDEAO/CEEAC ; EAC-RAIO pour la CAE/SADC</i>	<ul style="list-style-type: none"> Collaboration de la CEDEAO-CEEAC et leur soutien à la BAGAIA Manque de soutien des partenaires au développement Efficience et rentabilités accrues 	<ul style="list-style-type: none"> Demande de renforcement des capacités/de personnel qualifié des RAIO Négociations et consultations prolongées en vue de la conclusion d'accords 	<ul style="list-style-type: none"> Réticence des États non-membres de la CEDEAO, delà CAE et des CER Lenteur du processus de mise en œuvre

	<p>Option 3 (1 RAIO) : <i>Une RAIO – BAGAIA continentale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration de la CEDEAO-CEEAC et leur soutien à la BAGAIA • Soutien des partenaires au développement • Efficacité et rentabilité élevées 	<ul style="list-style-type: none"> • Négociations et consultations difficiles en vue de la conclusion d'accords • Forte demande de capacités et besoin de plus de personnel qualifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Résistance des États autres que ceux du BAG et aux nouvelles initiatives de RAIO • Lenteur du processus de création/élargissement • Inadéquation des capacités de la RAIO pour l'étendue des activités
--	--	---	--	--

i. Efficacité et impact sur la supervision de la sécurité.

10.62. L'objectif central et la raison d'être d'une RSOO est l'amélioration de la supervision de la sécurité aérienne de ses États membres et, à cette fin, les RSOO de l'AFI devraient, au minimum, être en mesure de fournir des services consultatifs et d'expertise et fournir également une assistance technique dans le domaine de la supervision de la sécurité à leurs États. Il s'agira d'activités et de fonctions soutenant la mise en œuvre de procédures et de documents communs de supervision de la sécurité et facilitant l'octroi de licences, de certification, d'autorisation, d'agrément et la surveillance de l'industrie aéronautique, dans la mesure où les États seront disposés à déléguer et où la RSOO sera en mesure de fournir ces services.

10.63. Une bonne mesure de l'efficacité et de l'impact d'une RSOO est donc de l'étendue de sa contribution à l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective (EI) de la supervision de la sécurité par les États membres. Bien qu'il faille tenir compte d'autres facteurs importants tels que les interventions d'autres parties prenantes et de partenaires, le niveau d'engagement des États, les pouvoirs et le mandat de la RSOO, et la disponibilité des ressources financières et humaines.

10.64. La section 8 du présent rapport fournit un examen de la mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité dans la région AFI et présente l'état moyen de mise en œuvre effective et les profils de sécurité du groupe d'États appartenant aux différentes RSOO : ACSAC/URSAC (UEMOA), 65,11 % ; Afrique du Nord, 62,35 % ; AAMAC, 60,69 % ; ISASO, 57,15 % ; CASSOA, 67,48 % ; BAGASOO, 53,52 % ; et ASSA-AC 52,45 %. La moitié des groupes d'États des RSOO de l'AFI enregistrent des IE moyennes inférieures à la moyenne mondiale dans tous les domaines d'audit, avec des faiblesses communes en AIG et AGA pour tous les groupes. En termes d'éléments cruciaux de supervision de la sécurité, les CE 6 à 8 se distinguent comme des points faibles communs à tous les groupes d'États des RSOO de l'AFI, tandis qu'en outre, cinq des six sont déficients en CE 5.

10.65. L'enquête a révélé pour tous les RSOO un manque frappant d'informations sur l'ampleur des activités de supervision de la sécurité, de certification et d'octroi de licences de leurs États membres. Les RSOO, à l'exception de l'URSAC, n'ont pas pu fournir d'informations sur le nombre de licences et de certificats des différentes catégories délivrés par leurs États. L'assistance opérationnelle du BSR aux États s'est également limitée à l'AGA pour l'essentiel, par le biais du projet de certification des aérodromes du plan AFI.

10.66. Il convient d'encourager l'élaboration de plans stratégiques et l'inclusion des objectifs régionaux de sécurité du GASP et de l'AFI dans les objectifs stratégiques des RSOO, avec des buts, des indicateurs clés de performance et des objectifs annuels précis

j. La pandémie de Covid-19 et son impact

10.67. On s'attendait à ce que les évolutions et les tendances au niveau régional entraînent une croissance significative du transport aérien au cours des prochaines décennies ; toutefois, l'apparition de la pandémie de COVID-19 a eu de graves répercussions sur presque tous les

secteurs, l'économie mondiale se contractant en 2020 de 3,5 % de ... à 4,3 %, selon le FMI et la Banque mondiale. Les chiffres pour 2020 par rapport à 2019 indiquent des baisses de 60 % du trafic international de passagers ; de 65 % des recettes aéroportuaires ; et de 65,9 % des recettes des compagnies aériennes, selon l'OACI, l'ACI et l'IATA respectivement. Au niveau régional, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) estime les pertes combinées des compagnies aériennes africaines à 8,5 milliards de dollars, tandis que les pertes des aéroports africains et des fournisseurs de services de navigation aérienne sont respectivement estimées à 2,8 milliards de dollars et à 448 millions de dollars.

10.68. L'impact de cette récession économique a touché non seulement les compagnies aériennes, les CAA, les exploitants d'aéroports, les prestataires de services aéroportuaires et les prestataires de services de navigation aérienne, mais aussi, et surtout, les organismes régionaux d'exploitation aérienne, tant sur le plan financier qu'opérationnel. Les contributions des États pour leur fonctionnement sont moins facilement disponibles et les limitations de leur capacité à mener des missions d'assistance sur le terrain et même des inspections de l'industrie sont réduites. Les RSOO de l'AFI interrogées ont indiqué une chute des niveaux de mise en œuvre de leur programme de travail annuel de 20 à 40 % en 2020, par rapport à 70 à 95 % dans la période pré-COVID 2019.

10.69. En outre, les RSOO ont participé aux travaux du Groupe de travail sur le rétablissement de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI et ont aidé et soutenu les États à réduire les risques liés à la pandémie de COVID-19, en évaluant l'impact opérationnel et en harmonisant la réponse, tout en fournissant une formation et des conseils à l'échelle régionale. Outre les publications et les circulaires, des visites d'assistance sont effectuées dans les aéroports internationaux pour évaluer la mise en œuvre des plans de Préparation du CAPSCA et fournir des stratégies d'intervention.

10.70. Bien qu'une reprise soit attendue, les perspectives mondiales et régionales restent incertaines pour 2021 et au-delà. L'IATA prévoit que le transport aérien accusera un retard de deux ans par rapport à la reprise économique. La reprise post-COVID-19, qui était auparavant prévue dans un délai de 3 à 18 mois, devrait maintenant intervenir entre 2 et 6 ans. Il est donc important que les RSOO de l'AFI aient mis en place des plans d'urgence / de continuité des activités appropriés pour une reprise, une résilience et une durabilité cohérentes

11. ANALYSE SWOT DES RSOO

11.1. Le tableau 4 ci-dessous présente une analyse des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (SWOT) pour chaque RSOO de l'AFI. La façon dont ces attributs sont traités et gérés aura un impact sur la performance des organisations. Le plan stratégique veillera à ce que les forces identifiées soient renforcées et consolidées, les faiblesses surmontées, les possibilités exploitées et les menaces atténuées dans un souci d'efficacité et de durabilité.

Tableau 4 : Analyse des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (SWOT) des RSOO de l'AFI

RSOO / RAI0	FORCES	FAIBLESSES	POSSIBILITES	MENACES
AAMAC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement des chefs d'État ▪ Accord international ▪ Rattachée à un ANSP ▪ Financement durable ▪ Important groupe d'États (17) ▪ Spécialisation en ANS ▪ Bien établie et implantée 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inadéquation du personnel ▪ Mandat non intégralement rempli ▪ Manque d'informations sur les activités de supervision/ certification de la part des États 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collaboration avec l'ACSAC & l'ASS-AC dans des domaines autres que l'ANS ▪ Co-établissement avec l'ASSA-AC ▪ Participation à la RSOO-CP, au CIS de l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cumul de membres sans distinction de services ▪ Absence de base d'orientation dans la certification ANS ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA) ▪ Les États exercent toutes les fonctions
ASSA-AC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement des chefs d'État ▪ Accord international ▪ Rattachée à une CER ▪ Bien établie et implantée 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faibles niveaux d'EI des États ▪ Inadéquation du personnel ▪ Faible engagement des États ▪ Faible nombre de membres (6) ▪ Manque d'informations sur les activités de supervision/ certification de la part des États 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Co-implantation avec l'AAMAC ▪ Collaboration avec l'AAMAC dans le domaine de l'ANS ▪ Participation à la RSOO-CP, au CIS de l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ Extension à 10 États de la CEEAC ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cumul de membres sans distinction de services ▪ Les États exercent toutes les fonctions de sécurité ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA)

RSOO / RAI0	FORCES	FAIBLESSES	POSSIBILITES	MENACES
BAGASOO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bien établie et implantée ▪ Accord international ▪ Engagement technique des DG ▪ Délégation de Niveaux 1 et 2 ▪ Forte capacité dans les outils/systèmes logiciels de formation d'inspecteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible engagement des États ▪ Financement inadéquat ▪ Faible nombre de membres (7) ▪ Faible gouvernance régionale ▪ Manque d'informations sur les activités de supervision/certification de la part des États 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à la RSOO-CP, au CIS de l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les États exercent pleinement toutes les fonctions de sécurité ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA) ▪ Inadéquation/retard dans le paiement des contributions des États
BAGAIA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bien établie et implantée ▪ Accord international ▪ Engagement technique des DG ▪ Nombre important d'enquêteurs formés dans les États membres 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible engagement des États ▪ Inadéquation du personnel ▪ Financement inadéquat ▪ Faible nombre de membres (7) ▪ Faible gouvernance régionale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Laboratoire d'AIG hautement équipé ▪ Le seul et unique dans l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA) ▪ Inadéquation/retard dans le paiement des contributions des États ▪ AIB indépendants dans les États
CASSOA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement des chefs d'État ▪ Accord international ▪ Rattachée à une CER (EAC) ▪ Bien établie et implantée ▪ Existence de réglementations modèles en matière de sécurité/AVSEC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faibles niveaux de rémunération ▪ Engagement modéré des États ▪ Inadéquation des ressources humaines ▪ Faible nombre de membres (6) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ Collaboration avec d'autres RSOO la RSOO-CP, le CIS de l'AFI ▪ Forte volonté politique/for engagement régional ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA) ▪ Inadéquation/retard dans le paiement des contributions des États ▪ Cumul des membres ▪ Les États exercent toutes les fonctions de sécurité

RSOO / RAI0	FORCES	FAIBLESSES	POSSIBILITES	MENACES
URSAC / ACSAC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement des chefs d'État ▪ Accord international ▪ Rattachée à une CER ▪ Financement durable convenu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manque d'informations sur les activités de certification de la part des États ▪ Faible nombre d'États (8) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collaboration avec l'AAMAC dans le domaine de l'ANS ▪ Participation à la RSOO-CP, au CIS de l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Désaccord prolongé sur l'implantation ▪ Longue transition depuis le COSCAP ▪ Cumul de membres sans distinction de services ▪ Les États exercent toutes les fonctions de sécurité ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA)
iSASO (SADC)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement des chefs d'État ▪ Accord international ▪ Rattachée à une CER ▪ Nombre important d'États () 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible engagement des États ▪ Inadéquation du personnel technique ▪ Conflit d'intérêt potentiel avec l'inclusion des fonctions de l'AIG 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation à la RSOO-CP, au CIS de l'AFI ▪ Croissance à long terme de l'aviation régionale ▪ SAATM / AfCFTA ▪ Soutien des États et des organisations partenaires ▪ iPADIS 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible adhésion des États ▪ Impact de la COVID-19 et d'autres pandémies (EBOLA) ▪ Cumul de membres sans distinction de services ▪ Les États exercent toutes les fonctions de sécurité

12. CONCLUSIONS

- 12.1. Le processus de création d'Organisations régionales de supervision de la sécurité dans la région AFI, qui a commencé par des COSCAP sous-régionaux en 2003, a progressé au fil des ans. Avec le soutien de l'OACI et d'autres partenaires internationaux, la plupart de ces COSCAP (à l'exception de deux) ont réussi à se transformer en organisations de sécurité à part entière, donnant naissance à un total de six RSOO et à un RAIO dans la région.
- 12.2. Toutes ces organisations sont cependant confrontées à des problèmes de financement insuffisant, de personnel technique inadéquat, de manque d'engagement et de délégation de fonctions de la part des États, de sous-utilisation et de duplication des efforts et des ressources. Cela a affecté leur durabilité, leur efficacité et leur efficience.
- 12.3. La plupart des RSOO de l'AFI sont financées directement par les contributions des États et les fonds destinés à cet effet sont généralement insuffisants et difficilement disponibles. L'adoption d'un moyen ou d'une combinaison de moyens de financement durables tels qu'une redevance de sécurité aérienne, des redevances aéroportuaires et de navigation aérienne, etc. doit être envisagée pour une mise en œuvre au niveau régional ou au niveau de chaque État, sous réserve d'une évaluation et d'un examen appropriés.
- 12.4. L'amélioration de la supervision de la sécurité des États membres étant l'objectif clé d'une RSOO, les niveaux de mise en œuvre effective (EI) de la supervision de la sécurité de leurs États membres sont une bonne indication de l'efficacité des organisations de sécurité. Bien que la région AFI ait connu une bonne amélioration des niveaux moyens de mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité, ces améliorations sont encore insuffisantes dans de nombreux domaines et de nombreux aspects par rapport aux moyennes mondiales. Pour de plus grands progrès, plus d'efficacité et d'impact, il convient d'encourager l'élaboration de plans stratégiques et l'inclusion des objectifs régionaux de sécurité du GASP et de l'AFI dans les objectifs stratégiques des RSOO de l'AFI avec des buts, des KPI (IPC) et des objectifs annuels précis.
- 12.5. En raison de l'insuffisance de financement, les RSOO de l'AFI ont des difficultés à recruter, former et retenir du personnel technique qualifié en nombre suffisant. Pour aller de l'avant, les RSOO et chaque État devront procéder à des évaluations des besoins en personnel, déterminer les exigences minimales en matière de personnel technique à temps plein (en fonction du niveau de délégation et des services fournis) et encourager le partage des ressources humaines des États dans / en dehors de la RSOO, avec le soutien d'un CIS de l'AFI renforcé.
- 12.6. Un engagement fort des États et la volonté de déléguer des fonctions aux RSOO sont primordiaux. À l'heure actuelle, toutes les RSOO / RAIO de l'AFI fournissent toutefois des services de conseil de Niveau 1 et, en outre, certaines remplissent également des fonctions d'assistance opérationnelle de Niveau 2. Aucune n'est toutefois habilitée ou chargée de fonctions de Niveau 3 de délivrance effective de certificats et de licences au nom des États. Toutes les RSOO de l'AFI doivent être encouragées et aidées à fournir au minimum des services consultatifs et des fonctions d'assistance opérationnelle.
- 12.7. Les six RSOO de l'AFI et le seul RAIO couvrent ensemble 43 États, avec des tailles allant de six à 17 États par RSOO. Vingt-six de ces États ne relèvent que d'une seule organisation alors que 17 d'entre eux ont une double appartenance. Les États devraient avoir la flexibilité de choisir et de combiner les fonctions et les services de différentes RSOO en fonction de leurs besoins et de la capacité de ces dernières. Quand un État décide d'adhérer à une RSOO, la délégation des fonctions doit être claire et ne présenter aucune contradiction. Toutefois, à moins que d'autres avantages ne l'emportent,

l'adhésion multiple à des RSOO devrait être découragée et réduite au minimum. La nécessité d'une masse critique d'activité aéronautique et d'économies d'échelle tendrait à soutenir l'idée d'entités plus grandes et moins nombreuses dans la région dans un souci de durabilité.

13. Recommandations

1. ETABLISSEMENT	<p>A. Tous les instruments juridiques des RSOO devraient être examinés pour vérifier s'ils constituent des cadres régionaux appropriés et les États devraient mettre en œuvre des mesures juridiques nationales d'accompagnement pour s'engager à les appliquer.</p> <p>B. Des protocoles d'accord devraient être conclus entre les RSOO et chaque État membre individuels, adaptés aux besoins et détaillant la nature précise des services, les attentes et les aspects du contrôle de la qualité impliqués.</p>
2. ADHESION/TAILLE/ CONFIGURATION	<p>A. Encourager la non-duplication de l'adhésion à des RSOO, lorsque cela est possible, et assurer la distinction des services lorsque la duplication est inévitable ou présente un autre avantage.</p> <p>B. Mener une évaluation approfondie et des consultations avec les parties prenantes sur les options proposées pour rationaliser la taille et le nombre des RSOO et des RAIO de l'AFI.</p>
3. AUTONOMIE / INDEPENDANCE	<p>A. Examiner et réviser de manière appropriée les accords juridiques des RSOO afin de leur garantir une autonomie et une indépendance suffisantes et un engagement fort des États.</p> <p>B. Les CER ayant établi des RSOO en tant qu'institutions spécialisées devraient être encouragées à accorder à ces organisations une plus grande indépendance technique, financière et administrative pour plus d'efficacité.</p>
4. DOTATION EN PERSONNEL	<p>A. Encourager et aider toutes les RSOO et chaque État à effectuer des évaluations de leurs besoins en personnel de sécurité technique et à maintenir un niveau de dotation optimal.</p> <p>B. Encourager et aider les États disposant de solides capacités de supervision de la sécurité et de ressources disponibles à demander l'évaluation et la reconnaissance du GASOS pour certaines fonctions et afin d'être sollicités par d'autres États et RSOO/RAIO pour une assistance dans des domaines pertinents.</p> <p>C. Encourager le partage de personnel technique entre les RSOO et entre les RSOO et les États non membres.</p> <p>D. Le CIS de l'AFI devrait être amélioré et renforcé pour un fonctionnement plus efficace en tant que CIS à l'échelle de la région.</p>
5. FINANCEMENT DURABLE	<p>A. Encourager et aider les États partenaires à élaborer et à mettre en œuvre un mécanisme de financement durable des RSOO, sur la base d'une évaluation des options proposées pour application à chaque RSOO ou à l'échelle de la région.</p> <p>B. Les redevances et les droits aéronautiques devraient être révisés à l'échelle de la région, conformément aux politiques et aux principes de l'OACI en matière de non-discrimination, de rapport coût-efficacité, de transparence et de consultation des utilisateurs et des prestataires de services.</p> <p>C. Demander à toutes les RSOO d'élaborer de nouveaux business plans ou de réviser ceux qui existent déjà.</p> <p>D. Établir/utiliser un système de collecte conjointe des redevances pour le financement durable des RSOO.</p>

6. DELEGATION

- A.** Les États et les RSOO devraient revoir leur cadre juridique national et régional pour leur permettre de demander la fourniture de fonctions ou de déléguer de fonctions.
- B.** Harmoniser à l'échelle de la région les règlements, les procédures et les documents relatifs à la supervision de la sécurité.
- C.** Les RSOO/RAIO devraient être encouragés à se soumettre à une évaluation du GASOS des fonctions qu'ils exercent au nom des États pour accroître leur visibilité et leur crédibilité.
- D.** Tous les États devraient conclure des accords / protocoles d'accord sur la délégation des fonctions de Niveaux 1 et 2 aux RSOO dont ils relèvent sur la base de modèles régionaux.

7. EFFICACITE

- A.** Les RSOO devraient être encouragées et aidées à élaborer des plans stratégiques intégrant des objectifs et des critères de référence mondiaux et régionaux en matière de sécurité.
- B.** Exhorter les RSOO à mettre en place des plans d'activités d'urgence / de continuité appropriés, régulièrement mis à jour en termes d'efficacité, de résilience et de durabilité.
- C.** Le soutien de la RSOO CP et des Bureaux régionaux de l'OACI aux RSOO de l'AFI devrait être poursuivi et renforcé dans tous les domaines possibles.
- D.** L'OACI devrait continuer à améliorer les documents d'orientation et les RSOO et les RAIO de l'AFI devraient être encouragés à utiliser les orientations disponibles pour remédier aux lacunes identifiées lors des évaluations.

8. COLLABORATION / COOPERATION

- A.** Encourager et aider les RSOO et les RAIO de l'AFI à participer efficacement aux initiatives de l'OACI, telles que la RSOO CP, la RAIO CP et le GASOS et à en tirer profit.
- B.** L'OACI devrait travailler avec les RSOO pour identifier les besoins d'assistance spécifiques et coordonner avec les partenaires et les parties prenantes une éventuelle collaboration sur les besoins d'assistance.
- C.** Toutes les RSOO de l'AFI devraient effectuer/compléter l'auto-évaluation du GASOS pour déterminer la base globale de leurs activités, aider à identifier les lacunes et les mesures correctives nécessaires, et permettre à l'OACI et aux partenaires de hiérarchiser l'assistance technique.
- D.** Encourager les États à jouer un rôle plus actif dans les RSOO et à les soutenir activement afin de renforcer la mise en œuvre effective de leur propre supervision de la sécurité.
- E.** Promouvoir la coopération et la coordination entre les RSOO par des contacts bilatéraux, l'échange d'expériences et un soutien mutuel par le biais de projets entre pairs qui seraient encouragés et soutenus par l'OACI et les partenaires.