



**ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**

**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL AFI DE  
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17)  
(Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)**

**Point 7 de l'ordre du jour: Le mandat et le programme de travail futur de l'APIRG**

**ÉTABLISSEMENT DES GROUPES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION  
(RASG)**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**RÉSUMÉ**

Cette note présente les mesures prises par le Conseil sur l'établissement des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) dans le but d'appuyer un cadre régional de performance en vue d'une gestion de la sécurité. Par conséquent, le Conseil a invité les PIRG à coordonner avec les RASG respectifs sur une base continue afin d'assurer que toutes les questions de sécurité soient abordées de manière cohérente.

**Suite à donner par la réunion APIRG/17 se trouve au paragraphe 5 de cette note.**

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le 18 mars 2008, lors de l'examen du rapport de la Commission sur l'amélioration de l'efficacité des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRGs), le Conseil (C-DEC 183/9) est convenu de demander que la Commission lui présente, en temps opportun, un rapport concernant l'établissement de nouvelles structures pour coordonner les efforts de mise en œuvre du plan d'activités concernant la sécurité, la sûreté et l'environnement.

1.2 Suite à la décision du Conseil et compte tenu de la Résolution A36-7 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité*, qui indique que les plans mondiaux (Plan mondial de navigation aérienne et Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde) constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale, la Commission, par l'intermédiaire d'un groupe de travail ad hoc, a effectué une étude en vue de trouver un mécanisme régional pour s'occuper des questions de sécurité.

1.3 Comme les mécanismes régionaux actuels (PIRG, COSCAP, RSOO et réunions DGCA) ne suffisent pas à traiter et harmoniser les questions régionales de sécurité des vols, on pense qu'un nouvel organe de suivi est nécessaire pour surveiller les progrès, coordonner les initiatives des États et faire des recommandations à l'OACI afin de faciliter l'exécution du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), qui s'y rapporte.

1.4 La Commission (182-5, AN-WP/8401), en convenant de l'idée de l'établissement d'un nouveau mécanisme régional, à savoir des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), a noté que, dans certaines régions (p. ex. les Amériques), les États avaient déjà mis en place leur propre structure régionale pour s'occuper des questions de sécurité.

1.5 Par la suite, le Secrétariat a envoyé la lettre SWG 21/1-09/94, du 16 décembre 2009, aux États et à des organisations internationales, demandant leurs observations sur la nécessité d'un établissement uniforme des RASG entre toutes les régions et faisant savoir que la proposition ne modifierait pas sensiblement les efforts actuellement en cours dans certaines régions de l'Organisation.

1.6 Le 29 avril 2010, la Commission (184-5) a examiné la note AN-WP/8454, qui contenait les réponses des États et des organisations internationales, réponses qui exprimaient un appui général favorable à l'initiative, et elle est convenue de recommander au Conseil l'établissement de RASG dans toutes les régions.

## 2. STRUCTURE RÉGIONALE PROPOSÉE

2.1 *Analyse du Secrétariat.* En septembre 2008, les directeurs régionaux de l'OACI ont été invités à faire part de leur point de vue, en indiquant les points forts et les faiblesses des options envisagées concernant de nouveaux mécanismes régionaux pour traiter les questions de sécurité des vols. Suite à l'analyse de leurs réponses et à une téléconférence tenue avec les directeurs régionaux le 3 septembre 2009, il a été confirmé que ces derniers sont en faveur de groupes régionaux distincts, similaire au cadre des PIRG, pour s'occuper de ces questions, y compris de l'exécution du GASP/de la GASR. Les directeurs régionaux n'ont toutefois pas appuyé l'idée de réunions PIRG-RASG parallèles ou consécutives.

2.2 *Structure régionale.* Les COSCAP et les RSOO sont organisés sur une base sous-régionale. On notera que certains COSCAP pourraient évoluer en RSOO, s'il y a lieu. Étant donné que les mécanismes COSCAP/RSOO se concentrent davantage sur les questions de supervision de la sécurité et que, pour le moment, ils ne concernent pas l'ensemble des États de leurs régions respectives, on pense qu'il est nécessaire d'établir un nouveau mécanisme régional constitué de ce que l'on appelle des « groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) » pour s'occuper de façon harmonisée de toutes les questions de sécurité des vols au niveau régional OACI. Étant donné que, dans plusieurs régions, il y a effectivement une évolution vers les RASG, cette structure faciliterait la reconnaissance par l'OACI des groupes que les États contractants ont déjà choisi de former. L'éventuelle reconnaissance des RASG par le Conseil donnerait lieu à l'établissement d'une filière formelle de compte rendu permettant à l'OACI de surveiller la mise en œuvre mondiale du GASP. Il est prévu que les RASG tirent parti des travaux déjà accomplis par les organisations sous-régionales en place et qu'ils favoriseront l'échange des meilleures pratiques, la coopération et la collaboration, en utilisant une approche descendante complétant l'approche montante de la planification par les sous-régions, les États et l'industrie.

2.3 **Nécessité du partenariat.** Le GASP et la GASR sont fondés sur le principe du partenariat, et à ce titre, il est indispensable que l'ensemble des acteurs concernés jouent un rôle dans la planification et l'exécution de toute activité visant à améliorer la sécurité dans le domaine d'intervention considéré. Outre l'OACI, les acteurs du secteur de l'aviation civile sont les États, les compagnies aériennes/exploitants, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les avionneurs et les équipementiers, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organisations internationales et les représentants de l'industrie. L'engagement de tous les acteurs est indispensable à l'amélioration de la sécurité.

### 3. ÉTABLISSEMENT DES RASG

3.1 **Groupes régionaux.** Il est proposé de créer un RASG pour chacune des régions OACI, comme suit : Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) (constitué des Régions Caraïbes, Amérique du Sud et Amérique du Nord de l'OACI); Groupe régional de sécurité de l'aviation – Europe (RASG-EUR); Groupe régional de sécurité de l'aviation – Asie et Pacifique (RASG-APAC); Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique (RASG-AFI); et Groupe régional de sécurité de l'aviation – Moyen-Orient (RASG-MID).

3.2 **Mandat et composition.** Il est noté qu'actuellement, les régions s'occupent des questions de sécurité des vols par l'intermédiaire de mécanismes différents établis par les États et des partenaires de l'industrie. Par exemple, le RASG-PA a déjà été créé par les États du continent américain ; il a tenu sa deuxième réunion en novembre 2009. De plus, le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) et son Comité directeur surveillent et coordonnent la mise en œuvre du GASP/de la GASR dans la Région AFI ; cependant, lorsque le projet ACIP sera terminé, il faudra une entité pour assurer le suivi, la surveillance et la coordination des activités. Ces expériences régionales ont été prises en compte dans l'élaboration du modèle général. L'établissement des RASG par le Conseil formaliserait les mécanismes régionaux actuels et faciliterait donc un financement et un soutien en provenance du siège de l'OACI. De plus, la création formelle de tels groupes régionaux de l'OACI, similaires aux PIRG, permettrait l'examen des rapports de ces groupes par la Commission sur une base régulière et, s'il y a lieu, par le Conseil, ce qui favoriserait une harmonisation interrégionale en ce qui concerne les questions de sécurité des vols et créerait un moyen de suivre l'exécution du GASP/de la GASR. L'établissement de RASG ne modifierait pas sensiblement les efforts actuellement en cours dans certaines régions. Le mandat définissant la composition des RASG ainsi que le programme de travail de ces derniers est proposé en appendice A. Selon la situation régionale, une certaine souplesse est possible dans la détermination de la composition de chacun des RASG.

3.3 **Ressources.** Une fois les RASG créés, il faudra un administrateur pour chacun des bureaux régionaux. À l'heure actuelle, l'effectif de tous les bureaux régionaux comprend un Administrateur, Sécurité des vols. Le soutien supplémentaire pour les réunions des RASG serait assuré en faisant appel à du personnel du siège. Les dépenses afférentes aux réunions des RASG (y compris les frais de déplacement et les indemnités journalières de subsistance du fonctionnaire du siège chargé du soutien des réunions) seront financées au moyen des fonds prévus pour les réunions régionales, qui seront augmentés selon qu'il convient.

3.4 *Coordination entre les PIRG et les RASG.* Une préoccupation a été soulevée au sujet des parallèles qui étaient tirés entre le cadre des PIRG et celui des RASG. Il a été noté que les PIRG traitent certaines questions de sécurité mais qu'ils ont été créés pour s'occuper des plans de navigation aérienne aux niveaux régionaux et mondial, l'OACI jouant un rôle de chef de file important. Par contre, la sécurité continue de relever de la souveraineté de chaque État. On s'attend à ce que les États fournissent des éléments sur la façon de déterminer les questions de sécurité à confier aux RASG et celles qui devraient demeurer la responsabilité des PIRG. De plus, la nécessité d'un mécanisme de coordination entre les PIRG et les RASG a été examinée et par conséquent cet aspect a été pris en compte dans les mandats suggérés.

#### 4. CONCLUSION

*Approche systémique.* Les RASG proposés serviront de forum coopératif régional intégrant les efforts mondiaux, régionaux, sous-régionaux et nationaux et ceux de l'industrie visant à poursuivre le renforcement de la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale. Dans un premier temps, les RASG s'occuperont des questions de sécurité directement liées aux vols, mais la planification devrait débiter dès que les circonstances permettent d'adopter une approche systémique pour que les RASG puissent travailler sur les questions de sécurité suivant une perspective intégrée qui englobe la sécurité des vols et de l'ATM. Comme la Commission examinera le mandat des PIRG, on prévoit qu'elle étudiera éventuellement une intégration des travaux de sécurité effectués par ces groupes. D'ici là, le Secrétariat veillera à ce que les questions de sécurité soulevées par les PIRG et les RASG soient dûment coordonnées

#### 5. SUITE À DONNER PAR LA REUNION APIRG/17

5.1 La réunion est invitée à prendre note de l'établissement des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

— — — — —

## APPENDICE A

### MANDAT SUGGÉRÉ DES GROUPES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (RASG)

#### 1. ÉTABLISSEMENT

1.1 Comme dans le cas du mécanisme des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), le Conseil de l'OACI peut créer les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) énumérés ci-dessous. Les RASG se réuniront selon les besoins.

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA), constitué des Régions Caraïbes, Amérique du Sud et Amérique du Nord (sur la base des accords existants mis en place par les États);

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Europe (RASG-EUR) pour la Région européenne;

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Asie et Pacifique (RASG-APAC) pour les Régions Asie – Pacifique;

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique (RASG-AFI) pour la Région africaine;

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Moyen-Orient (RASG-MID) la région Moyen-Orient.

#### 2. COMPOSITION

2.1 Les États contractants admis à participer en qualité de membres aux réunions d'un RASG sont les suivants :

- a) *ceux dont le territoire métropolitain ou des dépendances sont situés, en totalité ou en partie, dans la zone géographique sur laquelle doivent porter les travaux des réunions;*
- b) *ceux qui sont situés hors de cette zone géographique et :*
  - 1) *qui ont informé l'OACI que des aéronefs inscrits à leur registre national ou des aéronefs utilisés par un exploitant dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve sur leur territoire effectuent ou effectueront probablement des vols aboutissant dans cette zone géographique; ou*
  - 2) *qui mettent en œuvre des installations et des services intéressant cette zone géographique.*

2.2 Les États contractants qui n'entrent pas dans les catégories ci-dessus et les États non contractants peuvent assister aux réunions des RASG à titre d'observateurs. Les exploitants

d'aéronefs, les organisations internationales, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les avionneurs, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et tout autre organisme/représentant connexe seront invités à assister aux réunions des RASG en tant qu'observateurs. Les membres et les observateurs agiront comme des partenaires au sein des RASG, et leur engagement commun est une condition du succès de l'amélioration de la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale. Les directeurs régionaux rempliront les fonctions de secrétaire des RASG. S'il y a deux directeurs régionaux concernés, ils rempliront alternativement les fonctions de secrétaire du RASG et de secrétaire du PIRG afin d'équilibrer les responsabilités du Secrétariat entre ces deux groupes.

### 3. RESSOURCES

3.1 Un administrateur du siège (ANB) participera aux réunions du RASG et veillera à leur soutien. Il assurera l'interface entre le RASG et la Commission de navigation aérienne et présentera les rapports des réunions du RASG à la Commission/au Conseil pour examen et harmonisation.

### 4. PROGRAMME DE TRAVAIL

4.1 Le RASG établira et exécutera un programme de travail qui appuie un cadre régional de performance en vue d'une gestion de la sécurité sur la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

4.2 En utilisant le GASP et la GASR, le RASG tirera parti des travaux déjà accomplis par les États et les organisations sous-régionales en place, telles que les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), et il appuiera l'établissement et le fonctionnement d'un système régional de sécurité fondé sur les performances en :

- a) analysant les renseignements sur la sécurité et les dangers concernant l'aviation civile au niveau régional et examinant les plans d'action établis dans la région pour faire face aux dangers constatés ;
- b) facilitant le partage des renseignements sur la sécurité et des expériences entre tous les acteurs ;
- c) veillant à ce que toutes les activités en matière de sécurité aux niveaux régional et sous-régional soient dûment coordonnées afin d'éviter les doubles emplois ;
- d) réduisant les cas de double emploi en encourageant la collaboration, la coopération et le partage des ressources ;
- e) assurant le suivi des activités du GASP/de la GASR, selon les besoins ;
- f) assurant la coordination sur les questions de sécurité avec le PIRG concerné ;
- g) fournissant une rétro-information à l'OACI en vue de l'amélioration continue et de la tenue à jour du cadre de sécurité mondial.