

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**PROJET DE RAPPORT DE LA DEUXIEME REUNION
DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION
POUR LA REGION AFRIQUE- OCEAN INDIEN**

(RASG-AFI/2)

(Dakar, Sénégal, 1-2 novembre 2013)

LES APPELLATIONS ET LA PRESENTATION DES ELEMENTS FIGURANT DANS CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT L'EXPRESSION D'AUCUNE OPINION DE LA PART DE L'OACI QUANT AUX STATUTS JURIDIQUES D'UN QUELCONQUE PAYS, TERRITOIRE, VILLE OU ZONE NI DE LEURS FRONTIERES OU LIMITES.

TABLE DES MATIERES

Table des matières 1

1ère PARTIE – DEROULEMENT DE LA REUNION

Lieu et date3
Bureau et Secrétariat3
Participation3
Ouverture de la réunion4
Ordre du jour5
Conclusions et décisions6

2^{ème} PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1: Examen et adoption de l'ordre du jour provisoire et programme de travail

Point 2: Election des Président et Vice-Présidents.....

Point 3: Examen des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/1

3.1 The group was informed that the RASG-AFI/1 meeting adopted five (5) Decisions and two (2) Conclusions; as shown in the attached **Appendix...XX...** which provides the status of implementation of the actions derived from them. Out of the five (5) Decisions three (3) were closed while the two were partially implemented. In summary, two (2) Decisions and two (2) conclusions remained open.

3.1 To address the establishment an Annual Safety Report Team (ASRT) The meeting formulated the following Decision:

Decision 2/1: Review of Conclusions and Decisions from RASG-AFI/1 Meeting

That:

RASG-AFI Steering Committee (RASC) to establish an Annual Safety Report Team (ASRT) based on the adopted terms of reference contained in Appendix 2E to the report of the RASG-AFI /1 Meeting not later than 31 January 2014.

Point 4: Examen et approbation des projets de Termes de Référence des Equipes d'appui de sécurité.....

1. Equipe d'appui de Sécurité Problèmes Graves de Sécurité (PGS)
2. Equipe d'appui de Sécurité Principes de la supervision de la sécurité (FSO)
3. Principes de la supervision de la sécurité Enquête Accident (AI)
4. Principes de la supervision de la sécurité Problèmes Emergents de Sécurité (ESI)

Point 5: Mise en œuvre du Plan Mondial de la Sécurité de l'Aviation (GASP) et objectifs cibles de la Région AFI.....

5.1.1 La note de travail sur les objectifs du Plan mondial pour la sécurité et les plages de performance de sécurité a été présentée par le secrétariat dans le cadre du thème 5 de la réunion : Mise en œuvre du Plan mondial pour la sécurité (GASP) et les objectifs AFI de sécurité.

5.1.2 Le Groupe a noté que la 38ième Session de l'Assemblée de l'OACI a adopté entièrement l'édition de 2013 du Plan mondiale pour la sécurité(GASP). Le GASP constitue le cadre dans lequel les plans de mise en œuvre régionale, sous régionale et nationale seront élaborés et appliqués, assurant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale et son efficacité. Le Groupe a été informé que le GASP a été restructuré et révisé et qu'il sera appuyé par des instruments de planification, pour assister les Groupes régionaux de sécurité(RASGs), les Etats et l'industrie dans le processus de la planification et de la mise en œuvre des activités ayant trait à la sécurité.

5.13 La réunion a admis la cohérence des objectifs régionaux de sécurité du Plan AFI suivant les dispositions du GASP relatives à la mise en œuvre. Au regard des dates de mise en œuvre qui ne correspondent pas, en particulier pour le PNS et le SMS, la réunion a convenu que les Etats AFI devraient s'efforcer d'appliquer la Déclaration ministériel d'Abuja, étant donné qu'en tout état de cause, le GASP reconnaît qu'il existe une disparité entre les Etats en ce qui concerne le niveau de maturité de leurs systèmes de supervision de la sécurité, les volumes de trafic, les besoins en sécurité et les priorités établies en conséquence.

5.14 La réunion a noté que l'édition 2013 du GASP établit de manière spécifique des objectifs de sécurité et des initiatives avec des buts de sécurité avec comme priorité la réduction du taux globale d'accident à travers une approche structurée et progressive comprenant des objectifs à court, moyen et long termes. En outre, les objectifs du GASP sont appuyés à travers des initiatives spécifiques de sécurité qui sont catégorisés selon des plages distinctes de performance de sécurité.

Décision 2/3: Objectifs du GASP et domaines de performance de sécurité

Il est décidé que les Équipes de sécurité de RASG-AFI, les États et l'industrie s'approprient le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et en appliquent les principes.

Point 6: Activités du RASG-AFI et Programme Futur de Travail ~~Objectifs cibles de sécurité et activités RASG-AFI~~.....

- ~~1. — Activités RASG-AFI~~
- ~~2. — Examens et adoption des indicateurs et paramètres d'évaluation de la mise en œuvre des — objectifs cibles de sécurité~~

~~**Point 7:** Examen et adoption des propositions de projets des Equipes d'appui de sécurité~~.....

Point 7: Evolution des exigences SSP/SMS OACI et leurs effets sur la supervision de la sécurité.....

Point 8: Briefing sur le Plan AFI et Autres Initiatives de sécurité

1. Mise en œuvre des Plans d'Action spécifiques OACI
2. Coordination avec AFI-CIS, RSOOs and COSCAPs
3. Séminaires régionaux relatifs à la sécurité de pistes
4. Ateliers IOSA
5. Conclusions de la réunion ministérielle informelle (Montréal, 23 septembre 2013)

Point 9: Coordination entre les Groupes Régionaux

1. Coordination entre les RASGs
2. Coordination entre APIRG et RASG- AFI

Point 10: Divers

1. Date et lieu de la Réunion RASG-AFI/3

APPENDICES

Appendice 1A
Appendice 2A
Appendice 2B
Appendice 2C
Appendice 2D
Appendice 2E
Appendice 2F

1ère PARTIE –DEROULEMENT DE LA REUNION

1. LIEU ET DATE

1.1 La deuxième réunion du groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/2) s'est tenue à l'Hôtel des Almadies à Dakar, Sénégal, du 1^{er} au 2 novembre 2013.

2. LANGUES ET DOCUMENTATION DE BASE

2.1 Les débats se sont déroulés en anglais et en français et la documentation de la réunion a été publiée dans les deux langues, avec services de traduction et d'interprétation simultanée.

3. BUREAU ET SECRETARIAT

3.1 La réunion a été présidée par Monsieur, avant l'élection du Président du Groupe.

3.2 **Sous la conduite de Madame Nancy Graham, Directrice de la navigation aérienne (D/ANB, Siège de l'OACI, Montréal)**, M. Mam Sait Jallow, Directeur régional (Bureau OACI – Dakar) a assuré le Secrétariat de la réunion. Il était assisté de M. Meshesha Belayneh, Directeur régional (Bureau OACI – Nairobi) et des experts ci-après:

Mr. B. M. Sekwati	D/RD, ESAF, Nairobi;
Mr. Gaoussou Konate	D/RD, WACAF, Dakar;
Mr. E. Gngang	RO/TC, WACAF, Dakar;
Mr. A. B. Okossi	RO/MET, WACAF, Dakar;
Mr. Ndikumana	RO/AGA, WACAF, Dakar;
Mr. Salambanga	RO/CNS, WACAF, Dakar;
Mr. O. Manjang	RO/AIR, WACAF, Dakar;
Mr. A. Dolo	RO/AVSEC, WACAF, Dakar;
Mr. G. Y. Baldeh	RO/AIM, WACAF, Dakar;
Mr. P. Zo'o Minto	RO/ CNS, ESAF, Nairobi;
Mr. S. Machobane	RO/ATM, ESAF, Nairobi;
Mr. L. Ndiwaita	RO/AGA, ESAF, Nairobi; and
Mr. M. Tumusiine	RO/FLS, ESAF, Nairobi.

4. PARTICIPATION

4.1 (...) délégués issus de (...) Etats et des (...) organisations/institutions/associations/internationales/régionales suivantes : **ACI, AFRAA, ASECNA, AVIASSIST, BAGASOO, BOEING, CAFAC, CASSOA, COSCAP-UEMOA, EAC, IATA, IFALPA et IFATCA**, ont pris part à la réunion.

4.2 La liste des participants figure **en Appendice** au présent rapport.

5. OUVERTURE DE LA REUNION

5.1 La réunion a été ouverte conjointement avec la 19^{ème} réunion du Groupe Régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/19) et la 5^{ème} réunion des Directeurs généraux de l'aviation

civile (DGAC/5) par Il a souhaité la bienvenue aux participants et insisté sur l'importance du transport aérien dans le développement socio-économique du pays.

5.2

6. POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1: Examen et adoption de l'ordre du jour provisoire et programme de travail

Point 2: Election des Président et Vice-Présidents

Point 3: Examen des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/1
Point 3; Examen des Conclusions et Décision de la Réunion AFI6RASG/1

3.1 Le Groupe a été informé que la réunion RASG / 1 a adopté cinq (5) décisions et deux (2) Conclusions; comme indiqué dans l'annexe ci-jointe ... XX ... qui indique l'état de mise en œuvre des actions y afférentes. Sur les cinq (5) Décisions, trois (3) ont été fermés tandis que les deux ont été partiellement mises en œuvre. En résumé, deux (2) décisions et deux (2) conclusions sont restés ouverts.

3.2 Pour traiter de la question de mise en place d'une équipe de rapport annuel sur la sécurité (ASRT) le Groupe a formulé la décision suivante:

Décision 2/1: Examen des Conclusions et Décisions de la Réunion RASG-AFI/1

Il est décidé que :

- a. le Comité directeur de RASG-AFI (RASC) crée une Équipe du rapport annuel sur la sécurité (ASRT) en se fondant sur les termes de référence adoptés, qui figurent dans l'**Appendice 2E** au rapport de la Réunion RASG-AFI /1, au plus tard le 31 janvier 2014 ; et
- b. l'IATA assiste l'ASRT et participe activement à la préparation du rapport annuel sur la sécurité.

Point 4: Examen et approbation des projets de Termes de Référence des Equipes d'appui de sécurité:

1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine, amende et approuve les termes de référence proposés pour chacune des Equipes de soutien à la sécurité, à savoir : les problèmes graves de sécurité (PGS), les éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO), les enquêtes sur les

accidents (AI) et les questions émergentes de sécurité (ESI). Les termes de référence visent à guider les travaux des Equipes de soutien conformément aux dispositions contenues dans le Plan Mondial pour la sécurité de l'aviation dans le Monde (GASP), les Objectifs stratégiques de l'OACI et les Objectifs de sécurité fixés par la Conférence ministérielle AFI.

1.2 Il est rappelé à la réunion RASG-AFI/2 que les Equipes de soutien ont été établies comme organes subsidiaires du RASG-AFI, dans le but de répondre aux défis immédiats de sécurité auxquels la Région est confronté en facilitant et en fournissant une assistance pour l'élaboration, la priorisation et la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité du RASG-AFI.

1.3 Durant l'examen des termes de référence, y compris l'objet, les membres, le rôle et la responsabilité des membres de l'Equipe, l'attention du Secrétariat est attirée sur la nécessité d'inclure des partenaires financiers, ce qui, bien qu'inscrit dans le mandat de l'Equipe de soutien à la sécurité pour les PGS, a été omis par inadvertance pour les autres Equipes de soutien. Les amendements nécessaires ont été apportés aux autres termes de référence qui figurent dans l'Appendice XXX au présent rapport.

1.4 Il est en outre rappelé à la réunion que les questions relatives à la sécurité des pistes, à la perte de contrôle, et à la collision sans perte de contrôle existent depuis des décennies et ne sont par conséquent pas considéré comme des questions de sécurité émergentes, mais plutôt comme des risques établis. Il est clairement indiqué que ces questions continuent de figurer en bonne place dans les accidents et les incidents qui se sont produits dans notre Région et ont donc été identifié comme tâches prioritaires.

Décision 2/2: Examen et Approbation du Projet des Termes de Référence (TDR) des Équipes de soutien à la sécurité

Il est décidé que les Termes de références des Équipes de soutien à la sécurité du RASG-AFI figurant à l'Annexe (XX.) du rapport de la réunion RASG/2, soient approuvés pour les Equipes de soutien suivants :

1. Les Problèmes graves de sécurité (PGS)
2. Les Éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO)
3. Les Enquêtes sur les accidents (AI) et
4. Les Problèmes émergents de sécurité (ESI)

Point 5: Mise en œuvre du Plan Mondial de la Sécurité de l'Aviation (GASP) et objectifs cibles de la Région AFI

5.1 Objectifs du GASP et domaines de performance de sécurité

La note de travail sur les objectifs du Plan mondial pour la sécurité et les plages de performance de sécurité a été présentée par le secrétariat dans le cadre du thème 5 de la réunion : Mise en œuvre du Plan mondial pour la sécurité (GASP) et les objectifs AFI de sécurité.

Le Groupe a noté que la 38ième Session de l'Assemblée de l'OACI a adopté entièrement l'édition de 2013 du Plan mondiale pour la sécurité(GASP). Le GASP constitue le cadre dans

lequel les plans de mise en œuvre régionale, sous régionale et nationale seront élaborés et appliqués, assurant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale et son efficacité. Le Groupe a été informé que le GASP a été restructuré et révisé et qu'il sera appuyé par des instruments de planification, pour assister les Groupes régionaux de sécurité (RASGs), les États et l'industrie dans le processus de la planification et de la mise en œuvre des activités ayant trait à la sécurité.

La réunion a admis la cohérence des objectifs régionaux de sécurité du Plan AFI suivant les dispositions du GASP relatives à la mise en œuvre. Au regard des dates de mise en œuvre qui ne correspondent pas, en particulier pour le PNS et le SMS, la réunion a convenu que les États AFI devraient s'efforcer d'appliquer la Déclaration ministérielle d'Abuja, étant donné qu'en tout état de cause, le GASP reconnaît qu'il existe une disparité entre les États en ce qui concerne le niveau de maturité de leurs systèmes de supervision de la sécurité, les volumes de trafic, les besoins en sécurité et les priorités établies en conséquence.

La réunion a noté que l'édition 2013 du GASP établit de manière spécifique des objectifs de sécurité et des initiatives avec des buts de sécurité avec comme priorité la réduction du taux global d'accident à travers une approche structurée et progressive comprenant des objectifs à court, moyen et long termes. En outre, les objectifs du GASP sont appuyés à travers des initiatives spécifiques de sécurité qui sont catégorisés selon des plages distinctes de performance de sécurité.

Décision 2/3: Objectifs du GASP et domaines de performance de sécurité

- a) Il est décidé que les Équipes de sécurité de RASG-AFI, les États et l'industrie s'approprient le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et en appliquent les principes et les objectifs en fonction de leurs niveaux Effectifs de Mise en œuvre de la supervision de la sécurité des éléments critiques de l'OACI.

5.2 Examen et adoption d'un Tableau de Bord Régional AFI

5.2.1 La réunion a été informée des trois caractéristiques du plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), l'un d'entre eux reconnaît que les priorités doivent être établies pour guider efficacement la mise en œuvre d'initiatives en matière de sécurité dans l'aviation. En ligne avec les objectifs stratégiques du GASP, les objectifs de sécurité pertinents ont été adoptés par la Conférence ministérielle d'Abuja en juillet 2012 afin de promouvoir l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI. L'OACI a élaboré un tableau de bord de performance pour faciliter le suivi des progrès vers les objectifs stratégiques régionaux.

5.2.2 Bien qu'il existe une forte similitude entre le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), l'accent a été mis sur l'explication des différences existant entre les deux plans. Les copies respectives de Résumé Analytique et l'Édition 2013 du GASP y sont annexées

5.2.3 Au cours des délibérations, il a été suggéré que si les États AFI mettent en priorité en œuvre leurs objectifs cibles de sécurité régionaux, et ceux dont le taux de mise en œuvre effective élevée (EI) élevé, devraient se s'orienter vers la mise en œuvre SSP / SMS.

5.2.6 La réunion a formulé la décision et conclusion suivantes:

Décision 2/4: Examen et adoption d'un Tableau de Bord Régional AFI

Il est décidé que les Équipes de RASG-AFI utilisent effectivement le tableau de bord pour une surveillance fondée sur les données des progrès régionaux réalisés dans la mise en œuvre des priorités et des objectifs de sécurité, et incluent celles-ci dans le Rapport annuel régional sur la sécurité de l'aviation;

Conclusion 2/1: Examen et adoption d'un Tableau de Bord Régional AFI

Il est conclu que les différents États utilisent le même tableau de bord pour évaluer les performances nationales par rapport aux objectifs de sécurité de la région AFI.

5.3 Mécanisme de Surveillance et suivi des objectifs cibles de sécurité de l'aviation

5.3.1 Le document relatif au mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs cibles de sécurité de l'aviation a été présenté par le Secrétariat de la CAFAC au Point 5 de l'ordre du jour : Mise en œuvre du plan de sécurité de l'aviation (GASP) et des objectifs de sécurité AFI. Il a été rappelé que la " Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique » et le plan d'action y afférent ont été adoptés par la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique, tenue à Abuja, au Nigeria, du 16 au 20 Juillet 2012. La Conférence a donné mandat à la CAFAC pour effectuer la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité.

5.3.2 Cependant, il a été rapporté à la réunion qu'à fin octobre 2013, seules l'Afrique du Sud et l'Éthiopie ont répondu aux demandes formulées par la CAFAC pour collecter les renseignements requis. Du côté de l'industrie, les réponses ont été reçues seulement de l'AFRAA et l'IATA. De ce fait, la CAFAC a expliqué les difficultés de mener à bien le suivi des objectifs cibles en raison du manque d'informations et de données de sécurité.

La réunion a adopté la conclusion suivante:

Conclusion 2/2 : Suivi et Mécanisme de suivi pour AFI Cibles sécurité de l'aviation

que:

Les États s'approprient les objectifs cibles de sécurité de l'aviation d'Abuja et, dans le cadre de la surveillance et de suivi, fournissent à la CAFAC les informations et les données de mise en œuvre.

Point 6: Activités du RASG-AFI et Programme Futur de Travail

1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion est saisie d'un projet de programme de travail, couvrant les activités du groupe et de ses organes subsidiaires /groupes de travail, pour l'année 2014. Le programme de travail proposé est destiné à appuyer un cadre de performance régional pour la gestion de la sécurité en se fondant sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

1.2 L'attention de la réunion est attirée sur les nombreux défis concernant sur les ressources requises pour réaliser effectivement les activités du Groupe. La réunion est par conséquent invité instamment d'envisager l'utilisation des diverses options disponibles, notamment les réunions, les téléconférences, les

courriels, etc... afin de mener efficacement les activités du Groupe. A cette fin, la nécessité de planifier ces activités avec soin est évidente.

1.3 Durant l'examen du programme de travail proposé, l'attention est attirée sur le besoin d'une logique de séquence et le secrétariat est chargé d'examiner le programme et de faire les ajustements nécessaires en conséquence.

1.4 La réunion RASG-AFI/2 est informée que l'IATA a conçu une trousse d'outils sur la perte de contrôle (LOC) qui est en train d'être validé et devrait être disponible d'ici mai 2014. Il est demandé au Secrétariat de tenir compte de la date prévue durant la révision du programme.

1.5 La réunion approuve la réduction des fréquences des téléconférences du comité de pilotage passant des réunions mensuelles à des réunions trimestrielles avec flexibilité à la discrétion du Président du Comité de pilotage. Le manuel des procédures du RASG-AFI a été amendé pour refléter ce changement.

1.6 le programme d'activité proposé a été revu, et amendé tel que contenu dans l'Appendice XXX au présent rapport.

Décision 2/5 : Activités et programme de travail futur du RASG-AFI

Il est décidé que :

Afin d'approuver le Plan d'activités 2014 du RASG-AFI (Groupe et Comité de pilotage) et de ses équipes d'appui à la sûreté, il faudrait envisager d'inclure des activités supplémentaires selon les besoins et d'approuver fréquences réduites des téléconférences, de mensuelle à trimestrielle avec plus de flexibilité sur la fréquence à la discrétion du RASG.

Conclusion 2/3 : Activités et programme de travail futur du RASG-AFI

Il est conclu que :

Les Etats et les organisations membres devraient continuer à appuyer les activités du RASG-AFI en désignant des représentants de niveau approprié pour participer à des réunions, prendre part à des projets, fournir des contributions y compris des experts, de la formation, abriter des événements et partager des informations, des expériences et des outils.

Point 7: Evolution des exigences du programme de gestion de la sécurité des États (SSP) et des Systèmes de gestion de la sécurité (SMS) de l'OACI et leur impact sur les obligations des États en matière de surveillance de la sécurité

7.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat présente une note sur l'élaboration et l'adoption de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, du Plan de mise en œuvre de l'OACI, et de la stratégie à suivre par l'OACI et les parties prenantes de l'aviation pour la mise en œuvre et l'élaboration de Normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la gestion de la sécurité.

7.1.2 La réunion est informée sur la Conférence de haut niveau sur la sûreté de 2010 (HLSC/2010) tenue à Montréal du 29 mars au 1^{er} avril, qui a conclu que les processus de gestion de la

sécurité qui relèvent de la responsabilité directe des États membres de l'OACI et qui sont essentiels à la sécurité de l'aviation civile doivent être réunis dans une seule et même Annexe.

7.1.3 En conséquence, il est décidé que l'élaboration de la nouvelle Annexe doit suivre un processus en deux phases : la première phase limitée à la consolidation et la réorganisation des Normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs actuels relatifs à la gestion de la sécurité, suivie d'une deuxième phase au cours de laquelle les dispositions relatives à la gestion de la sécurité seront passées en revue pour déterminer la nécessité d'autres amendements.

7.1.4 L'Annexe 19 – *Gestion de la Sécurité* a été adoptée par le Conseil de l'OACI le 25 mars 2013, avec pour date d'applicabilité le 14 novembre 2013. Afin d'appuyer davantage le déploiement de l'Annexe, la troisième édition du *Manuel de gestion de la sécurité (SMM)* (Doc 9859) a été publiée.

7.1.5 En conséquence, la réunion décide d'inviter instamment les États à accélérer la mise en œuvre du SSP et du SMS, respectivement. Par ailleurs, la réunion recommande que les États qui sont à des stades avancés de la mise en œuvre partagent leurs expériences avec d'autres États, pour les aider à progresser

Décision 2/6: Evolution des Exigences SSP/SMS OACI et leurs Effets sur la Supervision de la Sécurité

Il est décidé que l'Équipe d'appui à la sécurité de RASG-AFI sur les questions émergentes de sécurité (ESI) tienne compte des dispositions de l'Annexe 19 dans l'élaboration et la mise en œuvre des activités liées à la gestion de la sécurité et aide les États à se conformer à ses exigences et à rendre compte des progrès réalisés à l'échelon régional.

Conclusion 2/4: Evolution des Exigences SSP/SMS OACI et leurs Effets sur la Supervision de la Sécurité

Il est conclu que les États participent activement aux activités du Groupe régional de sécurité de l'aviation de la région AFI pour promouvoir la mise en œuvre des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.

Point 8: Briefing sur le Plan AFI et Autres Initiatives de sécurité

1. Mise en œuvre des Plans d'Action spécifiques OACI

8.2 **Coordination avec AFI CIS, les RSOO et les COSCAP**

8.2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat présente une note sur les activités réalisées par les organismes régionaux de la Région Afrique-Océan Indien (Région AFI), à savoir RASG-AFI, le Programme de coopération en inspectorat (AFI-CIS) en Région AFI, les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), et les Programmes de coopération dans le domaine de l'exploitation aérienne et de la navigabilité (COSCAP), pour aider les États africains à renforcer leurs capacités en matière de supervision et à résoudre les carences en la matière. La note souligne également le degré de coordination nécessaire entre eux.

8.2.2 La réunion est informée que dans le souci d'optimiser les ressources et de maximiser les résultats et les synergies des organismes régionaux, il est essentiel que les activités générales de ces différents organismes soient alignées et bien coordonnées, afin de produire l'impact maximum et d'éviter les doubles emplois. En outre, les avantages de la coopération régionale s'étendent à la promotion de la gestion efficace de la sécurité, à travers l'agrégation de données pertinentes sur la sécurité, l'appui collaboratif des processus d'analyse s'y rapportant et la mise en œuvre de politiques de protection des données, entraînant ainsi un meilleur partage des renseignements et offrant des outils essentiels pour l'amélioration de la sécurité à l'échelle mondiale.

8.2.3 La note met en relief le fait qu'afin d'éviter le chevauchement des fonctions, la prolifération d'organisations régionales non coordonnées et le gaspillage de ressources limitées, les États ont été encouragés à ne pas adhérer à plus d'une RSOO, à moins que la RSOO en question n'ait des attributions différentes. La réunion apprécie cet aspect particulier et décide qu'il devrait figurer comme une conclusion formulée en termes clairs et énergiques dans le rapport final.

Décision 2/8: Coordination avec AFI-CIS, RSOOs and COSCAPs

Il est décidé que :

- a) **un mécanisme de coordination efficace entre le RASG AFI et les organismes régionaux tels que la CAFAC, AFI CIS, les RSOO et les COSCAP, la coordination inter institutions, devienne une caractéristique permanente des réunions, activités et programmes du RASC visant à renforcer les capacités de supervision de la sécurité des Etats; et**
- b) **le RASG AFI et ses organes subsidiaires soutiennent l'initiative pour les organisations de la région AFI qui ont des chevauchements de fonctions telles que les AAMAC, l'UEMOA et la CEMAC RSSO, concluent un accord de coopération approprié pour éviter toute duplication de leurs fonctions et se conformer à la Déclaration d'Abuja , en conformément à la politique et les lignes directrices de l'OACI.**

Conclusion .2/6 : Coordination avec AFI-CIS, ORSS et COSCAP

Il est conclu que:

Les Etats, dans leurs efforts pour établir et/ou participer à des organisations de supervision de la sécurité (RSOO), prennent note et de se conformer aux dispositions de la Déclaration de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne qui s'est tenue à Abuja, au Nigeria en Juillet 2012 en interdisant l'adhésion à plus d'une telle organisation, et

8.3 Programmes de sécurité de pistes

8.3.1 La réunion a noté que la Résolution A37-6 de l'Assemblée a demandé avec instance aux Etats de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des pistes, en établissant notamment des programmes de sécurité de piste en utilisant une approche multidisciplinaire, qui inclut au moins des

agences de réglementation, des exploitants d'aéronefs, des fournisseurs de service de la navigation aérienne, des exploitants d'aérodromes et des fabricants d'aéronefs pour prévenir et atténuer les effets des sorties et incursions de piste et d'autres accidents liés à la sécurité des pistes.

8.3.2 La réunion a noté avec satisfaction le Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité de piste (GRSS) qui s'est tenu à Montréal, Canada, du 24 au 26 mai 2011 a marqué le premier pas, très important, dans la coordination des efforts au niveau mondial pour améliorer la sécurité de piste en identifiant ce qu'un État peut faire pour booster la sécurité piste, y compris la détermination d'un cadre commun pour élever la niveau de la sécurité de piste. Le symposium mondial GRSS recommandait la tenue des séminaires régionaux de sécurité de piste (RRSS), et jusqu'ici il y a eu deux RRSS dans la Région AFI, la première a eu lieu au Cap, en Afrique du Sud les 29 et 30 octobre 2012 tandis que le second eu lieu en avril 10-12, 2013 à Agadir, Maroc.

Séminaires régionaux sur la sécurité de piste (RRSS)

8.3.3 En Général, les résultats et les recommandations de ces deux réunions étaient que les États sont encouragés à établir des équipes de sécurité des pistes (RST), que l'OACI doit assurer le suivi de la mise en œuvre effective des RST dans la région AFI par l'intermédiaire des bureaux régionaux, que l'ACI s'est engagée à apporter son soutien en offrant une formation gratuite sur le SMS et les éléments de base de l'Annexe 14 de l'OACI, en particulier la signalisation et le marquage des pistes et en facilitant le partage des connaissances et des informations. La CANSO s'est engagée à faciliter la communication avec l'ATC pour obtenir l'engagement de celui-ci et pour fournir des éléments indicatifs. L'OACI s'est aussi engagée à élaborer un manuel d'équipes de la sécurité de pistes. Ce document est donc destiné à servir de référence aux exploitants d'aérodrome, aux organisations des services de la circulation aérienne, aux exploitants d'aéronefs commerciaux, aux organisations représentant la communauté de l'aviation générale, aux autorités chargées de la réglementation et à d'autres parties prenantes intéressées par l'amélioration de la sécurité de pistes.

8.3.4 Dans la région ESAF, un séminaire régional (RRSS) est programmé et devrait se tenir à Entebbe du 11 au 15 novembre 2013 pour les Etats membres de la communauté est africaine sous les auspices de l'OACI, CASSOA et AVIASSIST. Il est prévu qu'après la tenue de ce séminaire, tous les cinq Etats membres de la communauté de l'Afrique de l'Est(CAE) mettent en place des équipes de sécurité de piste (RST) ; le Bureau Régional de l'OACI ESAF se chargera du suivi de l'efficacité de ces RST. L'Afrique du Sud, quant à elle a signalé qu'ils ont déjà établi des RST à l'aéroport international O. Tambo, Johannesburg, à l'aéroport international du Cape Town et King Shaka de Durban.

Réunions de l'Equipe de Sécurité de piste (RST)

8.3.5 La réunion de la RST est l'élément le plus important du programme, car elle est le cadre dans lequel les dangers sont examinés, les conséquences déterminées, les risques évalués, les priorités déterminées et les recommandations formulées. Ce type d'interaction de face-à-face conduit à une amélioration de la collaboration, à la solution des problèmes et à la gestion des risques parce que les membres de l'équipe bénéficient du partage des informations et des perspectives des représentants d'autres groupes.

8.3.6 D'une manière générale, l'exploitant d'aéroport convoque la réunion et établit un calendrier à long terme pour permettre une planification adéquate par les membres. Il est recommandé que la RST élise un «Président» pour servir de coordonnateur de l'équipe. L'ordre du jour de la réunion devrait comprendre au minimum, une mise à jour sur les recommandations antérieures, les nouveaux

dangers et les conséquences qui y sont associées, les évaluations des risques des conséquences et les recommandations proposées pour gérer le risque.

8.3.7 La réunion a par conséquent formulé la conclusion suivante:

Conclusion 2/6 : Programmes de sécurité de pistes

Il est conclu que:

- a) Les États établissent des équipes de sécurité de piste pour tous les aérodomes internationaux; et**
- b) Les Etats s'engagent à participer à des séminaires et ateliers sur la sécurité de la piste.**

8.4 Ateliers IOSA

8.4.1 Au niveau du Point 8 Autres Initiatives de Sécurité, IATA a présenté la Note De Travail WP15 relative aux Ateliers IOSA. Le document met en relief la mutuelle coopération entre OACI et IATA sur la sécurité aérienne et le niveau de sécurité relativement meilleur des compagnies certifiées IOSA. Pendant les échanges, des explications ont été fournies à la Réunion sur la valeur ajoutée qu'apportent les Audits IOSA à la supervision de la sécurité régaliennne des Etats. En outre, la certification IOSA, en plus du label qualité, renforce la confiance des compagnies aériennes et du régulateur de par l'arrimage des Normes et Pratiques Recommandées IOSA (ISARP) à celles de l'OACI.

Aussi, la Réunion RASG-AFI/2 a conclu ce point de l'ordre du jour comme suit:

Conclusion 2/7: Ateliers IOSA

Il est conclu que ;

Les Etats africains mettent en œuvre l'utilisation des audits IOSA conformément à la Conférence ministérielle sur la Sécurité de l'Aviation en Afrique (Abuja, 16 au 20 juillet 2012).

8.5 Conclusions de la réunion ministérielle informelle (Montréal, 23 septembre 2013)

1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat rend compte du résultat de la réunion ministérielle AFI tenue au siège de l'OACI, à Montréal, Canada, le 23 septembre 2013, et à laquelle ont participé plus de 200 délégués, y compris 22 Ministres africains. L'objectif de cette réunion était d'informer les ministres africains participant à la 38^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI sur l'état du transport aérien et du niveau de sécurité de l'aviation qui existe sur le continent, des réalisations du plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) depuis sa création en 2008 et des projets relatifs à sa poursuite et à son élargissement au cours du prochain triennat (2014-2016).

1.2 La réunion RASG-AFI est informée des résultats de la réunion avec les Ministres africains sur l'état du transport aérien en Afrique et le rôle des divers gouvernements pour maximiser l'impact du transport aérien sur la croissance et le développement économique du continent. La nécessité de mettre en place des systèmes efficaces de supervision réalisés soit individuellement par les Etats soit à une collaboration régionale en établissant des organismes régionaux de supervision de sécurité (RSOO) a été souligné durant la session.

1.3 Selon le rapport, les Ministres ont été également informés du tableau de bord régional qui aide à retracer les progrès réalisés en vue d'atteindre des objectifs de sécurité de l'aviation adoptés durant la

Conférence des ministres AFI sur la sécurité de l'aviation en Afrique, tenue en juillet 2012 à Abuja, Nigéria.

1.4 En outre, la réunion RASG-AFI/2 est informée que cette réunion a également mis en exergue des activités clé entreprises dans le cadre du Plan AFI depuis sa création en janvier 2008, pour aider les Etats africains à traiter les carences de supervision de la sécurité, y compris la résolution de problèmes graves de sécurité (PGS) et l'amélioration globale de la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques d'un système national de supervision de la sécurité.

1.5 La réunion est en outre informée de la décision prise par le Comité de pilotage du Plan AFI (sur la poursuite et l'élargissement du Plan AFI pour le triennat 2014-2016. Ce programme comprendra désormais de nouveaux domaines techniques, tel que les services de navigation aérienne (ALS), les aérodromes et les aides au sol (AGA), et les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG). On s'attend à ce que cet élargissement permette au Plan AFI d'aligner ces activités sur les objectifs de sécurité d'Abuja.

1.6 La réunion RASG-AFI/2 note les réalisations du Plan AFI et félicite le Comité de pilotage du Plan AFI pour sa décision de poursuivre et d'élargir ce Plan. La réunion invite instamment les Etats AFI à continuer de soutenir et participer aux activités du Plan AFI pour améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans la Région AFI.

1.7 Avec l'élargissement des activités du Plan AFI, la réunion exprime l'espoir d'une amélioration des opportunités de formation dans les domaines pertinents en particulier dans les services de la navigation aérienne (ANS). Le secrétariat assure la réunion que les éléments didactiques sur les domaines concernés ont été élaborés et attendent d'être validés par l'OACI.

Conclusion 2/9: Résultats de la réunion ministérielle informelle de AFI (Montréal, le 23 Septembre 2013)

Il est conclu que les Etats continuent à soutenir et à participer aux activités du Plan AFI pour la poursuite de l'amélioration de la sécurité aérienne dans la région AFI.

Point 9: Coordination entre les Groupes Régionaux

9.1 Coordination entre les RASGs

1.1 Le Secrétariat attire l'attention de la réunion sur les avantages d'une coordination efficace entre le RASG AFI et les autres RASG établis dans différentes régions. En outre, il est nécessaire d'assurer la coordination entre les RASG, les sections pertinentes du siège de l'OACI et d'autres groupes régionaux existants tels que les PIRG, les COSCAP, les RSOO, etc...

1.2 La réunion est informée qu'en mars 2013, le Président du Conseil de l'OACI a invité les Présidents et les Secrétaires des PIRG et des RASG à une réunion mondiale de coordination au siège de l'OACI Montréal, Canada. Le but de cette réunion était de changer de vue sur la disposition des PIRG et des RASG à fixer des priorités et des cibles en conformité avec les nouvelles versions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ainsi que

pour partager des expériences sur les succès de chacune des PIRG et des RASG en vue d'assurer la meilleure synergie possible. La nécessité de la coordination et la collaboration a été acceptée à l'unanimité et des mécanismes de coordination proposés, y compris l'établissement de structures appropriées ont été examinés. Les résultats de cette réunion comprennent notamment l'élaboration de cibles de performance de la sécurité adoptée par la Conférence ministérielle AFI de juillet 2012, la proposition de tenir des réunions mondiales de coordination périodique et une proposition visant à créer des Equipes de coordination entre les RASG.

1.3 La réunion prend note des informations fournies et convient d'appuyer le travail de l'OACI sur l'établissement des mécanismes de coordination appropriés entre les RASG et Avec l'OACI.

Décision 2/9: Coordination entre les RASG

Il est décidé que RASG-AFI appuie le travail de l'OACI sur les mécanismes proposés de coordination entre les RASG et avec l'OACI.

9.2 Coordination entre APIRG et RASG-AFI

9.2 Coordination entre les Groupes régionaux

9.2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat présente une note sur les résultats des réunions APIRG/18 et RASG-AFI/01 sur la coordination des activités entre RASG-AFI et APIRG afin d'éviter les doubles emplois.

9.2.2 En outre, la note souligne les délibérations d'APIRG/19 sur cette question ainsi que le processus mis en place pour la coordination des activités entre les deux groupes afin d'assurer l'harmonisation et d'éviter des doubles emplois.

9.2.3 La note rappelle que RASG-AFI/01, qui s'est tenue à Kampala, est convenue des répartitions de tâches suivantes :

- a) Surveillance de la sécurité du RVSM, QMS, coordination civile militaire et SAR continuent de faire partie du programme de travail d'APIRG.
- b) Les questions de sécurité directement liées à l'exploitation des vols ainsi que la compétence en langue anglaise (ELP) l'analyse des accidents et des incidents, et le SSP sont traités dans le cadre du RASG-AFI.
- c) La mise en œuvre du SMS, la sécurité de piste, les comptes rendus des conditions non satisfaisantes (UCR) et les questions des urgences dans l'espace aérien continueront d'être inclus dans les programmes de travail du RASG-AFI et de l'APIRG, pour la même période.

9.2.4 Cependant la note a clairement indiquée que la planification sera initiée dans l'avenir lorsque le RASG-AFI sera plus mûr, pour adopter une approche par systèmes afin que RASG-AFI traite des questions de sécurité d'un point de vue intégré, qui inclut l'exploitation de vols et la sécurité de l'ATM, qui sont actuellement couverts par l'APIRG.

9.2.5 La réunion est également informée que la nécessité d'un mécanisme de coordination entre les PIRG et les RASG a été prévue par APIRG/18 et qu'en conséquence cet aspect a été inclus dans les termes de référence (TDR) aussi bien des RASG que des PIRG.

9.2.6 La réunion note qu'il est nécessaire d'établir un mécanisme efficace pour que les deux groupes partagent et conviennent en temps opportun de la manière de traiter du chevauchement réel ou potentiel des responsabilités.

Décision 2/9: Coordination entre les RASG

Il est décidé que RASG-AFI appuie le travail de l'OACI sur les mécanismes proposés de coordination entre les RASG et avec l'OACI.

9.1 Coordination entre APIRG et RASG-AFI

Décision 2/10: Coordination entre APIRG et RASG-AFI

Il est décidé qu'afin de faciliter la coordination entre les deux Groupes APIRG et RASG-AFI et leurs organes subsidiaires se communiquent entre-eux les résultats de leurs réunions et activités les plus récentes.

9.3 Résultat de la dix-neuvième réunion du Groupe Régional de Planification et de mise en œuvre pour la Région AFI

Mise en œuvre du Plan d'action pour la mise en œuvre du système de navigation Aérienne aligné sur la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI

XX The RASG-AFI/2 Meeting noted the ICAO Twelfth Air Navigation Conference (AN-Conf/12) Recommendation 6/1 – *Regional performance framework – planning methodologies and tools*, which – inter alia – requests States and PIRGs to :

XX La réunion RASG-AFI/2 a noté la Recommandation 6/1 – Cadre de performance régional – méthodologies et outils de planification, de la Douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/12) qui demande – entre autres – que les États et les PIRG

- a) achèvent, d'ici mai 2014, l'harmonisation des plans régionaux de navigation aérienne avec la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP)
- b) mettent l'accent sur la mise en œuvre des modules du Bloc 0 des mises à niveau par blocs du système de navigation aérienne selon leurs besoins opérationnels, reconnaissant que ces modules sont prêts à être déployés ;
- c) utilisent les versions électroniques des plans régionaux de navigation aérienne comme outil principal pour aider à la mise en œuvre du cadre de planification régional convenu pour les services et installations de navigation aérienne

- d) impliquent les personnels des instances de réglementation et de l'industrie à toutes les étapes de la planification et de la mise en œuvre des modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation ; et
- e) élaborent des plans d'action pour surmonter les obstacles identifiés à la modernisation de la gestion du trafic aérien, dans le cadre de leurs activités de planification et de mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation

XX La réunion RASG-AFI/2 a été informée que le Conseil de l'OACI a approuvé la Quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) le 29 mai 2013, et a appelé notamment les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) des différentes Régions de l'OACI:

- a) à élaborer des plans d'action régionaux assortis de priorités et d'objectifs ;
- b) à déterminer des indicateurs/mesures des performances pour mesurer les progrès dans la mise en œuvre et les avantages y afférant ; et
- c) à identifier les difficultés de mise en œuvre.

XX Comme suite aux recommandations ci-dessus émanant de la Douzième Conférence de navigation aérienne, du Conseil de l'OACI et de la Réunion de coordination mondiale PIRG/RASG, la Réunion APIRG/19 a adopté un Plan d'actions régional AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne. Ce plan est assorti de priorités, objectifs, défis et les mesures/indicateurs pour mesurer les progrès dans la mise en œuvre et les améliorations opérationnelles pour tous les dix-huit (18) modules ASBU du Bloc 0 adoptés pour la région AFI. Quinze Formulaire de compte rendu de la navigation aérienne (ANRF) ont été élaborés pour les modules recommandés, et 3 autres ANRF doivent être complétés pour des modules spécifiques

XX La réunion APIRG/19 a identifié les modules du Bloc 0 qui sont liés au Domaine de performance clé de la sécurité (KPA), dont la mise en œuvre doit être coordonnée et traitée par le biais des mécanismes régionaux de sécurité de la navigation aérienne (RASG-AFI, Plan AFI) et d'autres initiatives de sécurité appropriées pour la Région AFI

XX La réunion RASG-AFI/2 a reconnu que les modules du Bloc 0 liés à la sécurité appuient la mise en œuvre des objectifs de sécurité de haut-niveau adoptés par la Conférence ministérielle d'Abuja de 2012 ainsi que l'importance de renforcer les capacités à travers des ateliers et séminaires organisés à l'intention des États AFI et des acteurs régionaux selon que de besoin, aux différents niveaux des ASBU.

XX La réunion APIRG/19 a appelé la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les Organisations économiques régionales et les Institutions financières à apporter leur soutien et à aider les États dans la mise en œuvre du Plan d'action régional AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne.

XX Compte tenu de ce qui précède, la réunion RASG-AFI/2 a décidé de ce qui suit:

Conclusion 2/10: Mise en œuvre d'un plan d'action pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne aligné sur la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI

Point 10: Divers

Date et lieu de la Réunion RASG-AFI/3

10.1 La date et le lieu de la prochaine réunion RASG-AFI/3 seront convenus par le Secrétaire en consultation avec le Président.