

88

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RAPPORT FINAL DE LA PREMIERE REUNION DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE
L'AVIATION POUR LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN
(RASG-AFI/1)**

(Kampala, Ouganda, 26-27 mars 2012)

ETABLI PAR LE SECRETAIRE DU GROUPE RASG-AFI

MARS 2012

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 date	3
Bureau et Secrétariat	3
Participation	3
Ouverture de la réunion	4
Ordre du jour	5
Conclusions et décisions	6
2^{ème} PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR	
Point 1: Examen et adoption du projet d'ordre du jour	7
Point 2: Termes de référence et structure organisationnelle du RASG-AFI	7
• État de la sécurité de l'aviation dans la région AFI, y compris les indicateurs de sécurité	
• Examen et adoption des termes de référence, de la structure organisationnelle et Élection du Président et des Vice-présidents du RASG-AFI	
• Examen des mécanismes sous-régionaux actuels et des possibilités d'intégrer leurs activités au RASG-AFI	
• Manuel de procédures du RASG-AFI	
Point 3: Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).....	9
• Mises à jour futures du GASP	
• Le concept SAFE (Safety Fund): mise en œuvre et classification des contributions	
• Identification des projets et des ressources du GASP/GASR du RASG-AFI	
Point 4: Etat de mise en œuvre et suivi des recommandations de la réunion SP AFI RAN.....	10
• Recommandation 3/2- Mise en œuvre du Programme ACIP	
• Recommandation 4/4- Mise en œuvre du système ADREP/ECCAIRS	
• Recommandation 4/5-Etablissement d'organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents	
• Identification et résolution des problèmes de sécurité graves	

Point 5: Initiatives régionales de sécurité de l'OACI.....	11
• Mise en place des équipes régionales de sécurité de l'aviation	
• Recommandation 5/8 de la réunion SP AFI-RAN - Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique	
• Les programmes COSCAP dans la Région AFI	
Point 6: Autres initiatives de sécurité et organisations régionales dans la Région AFI.....	12
Point 7: Coordination entre le RASG-AFI et l'APIRG.....	13
Point 8: Questions diverses	13

APPENDICES

Appendice 2A	Termes de références génériques des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)
Appendice 2B	Termes de référence du Groupe régional de Sécurité de l'aviation pour la Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI)
Appendice 2C	Structure organisationnelle
Appendice 2D	Comité Directeur du RASG-AFI (RASC)
Appendice 2E	Projet de Termes de référence de l'Equipe d'Elaboration des rapports annuels sur la sécurité (ASRT)
Appendice 2F	Manuel de procédures du RASG-AFI
Appendice 8A	Liste des participants

1ère PARTIE –DEROULEMENT DE LA REUNION

1. LIEU ET DATE

1.1 La première réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan indien (RASG-AFI/1) s'est tenue à l'Hôtel Imperial Royale à Kampala, Ouganda, du 26 au 27 mars 2012 à l'aimable invitation du gouvernement ougandais.

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 à titre intérimaire, par Monsieur Zephenia Baliddawa, Président du Conseil d'Administration de l'AAC de l'Ouganda, 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 des bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi :

M. B. M. Sekwati	D/RD, ESAF, Nairobi,
M. E. Gngang	D/RD par intérim, WACAF, Dakar,
M. E. Voudri	RO/FLS, WACAF, Dakar,
M. O. Manjang	RO/AIR, WACAF, Dakar,
M. A. B. Okossi	RO/MET, WACAF, Dakar,
Mr. G. Y. Baldeh	RO/AIM, WACAF, Dakar,
M. S. Machobane	RO/ATM, ESAF, Nairobi,
M. P. Zo'o Minto	RO/ CNS, ESAF, Nairobi,
M. L. Ndiwaita	RO/AGA, ESAF, Nairobi,
Mr. M. Tumusiine	RO/FLS, ESAF, Nairobi.

4. PARTICIPATION

4.1 Cent soixante dix-sept (177) délégués issus de trente-trois (33) Etats et des douze (12) 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 8A** au présent rapport.

5. OUVERTURE DE LA REUNION

5.1 La réunion a été ouverte conjointement avec la 18^{ème} réunion du Groupe Régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/18) par le Vice-Premier Ministre, le Général Moses Ali représentant le Premier Ministre de l'Ouganda, le Très Honorable Amama Mbabazi. Il a souhaité la bienvenue aux participants et insisté sur l'importance du transport aérien dans le développement socio-économique du pays. Il a rappelé que l'Ouganda est l'un des plus anciens membres africains de l'OACI et qu'il joue depuis, un rôle actif dans l'arène du transport aérien mondial. Il a également souligné les avantages que retire l'Ouganda des orientations de politique de l'OACI, notamment en ce qui concerne la création d'une autorité de l'aviation civile autonome.

5.2 Il a ensuite exprimé la joie de l'Ouganda d'abriter les deux réunions, en déclarant que la sécurité influence lourdement les politiques gouvernementales dans le domaine de l'aviation civile. L'Ouganda ne pouvait donc pas manquer l'opportunité d'abriter les deux événements.

5.3 Il a par ailleurs saisi l'occasion pour inviter les investissements dans l'industrie du transport aérien en Ouganda, en faisant remarquer que l'Ouganda est en train de réviser sa politique nationale de l'aviation pour réaliser la mise en œuvre complète de la Décision de Yamoussoukro sur la Libéralisation du transport aérien.

5.4 Il a indiqué que le gouvernement ougandais attendra impatiemment les résultats de la présente réunion, surtout ceux qui requièrent son attention pour être mis en œuvre. Il a conclu en réaffirmant l'engagement de son gouvernement à s'acquitter de ses obligations en tant qu'Etat membre de l'OACI.

5.5 Dans son allocution, le Secrétaire général de l'OACI, Monsieur Raymond Benjamin, a remercié le gouvernement ougandais pour avoir accepté d'abriter les réunions RASG AFI/1 et APIRG/18, et pour l'excellence des facilités offertes. Il a remercié les participants pour leur présence massive et pour le travail fait dans la région dans le domaine de la sécurité des services de navigation aérienne. Il a fait remarquer que l'objectif des deux groupes devrait être de parvenir à un consensus sur la sécurité de l'aviation en Afrique où trop de vies humaines sont perdues, rappelant que les carences systémiques identifiées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI (USOAP) depuis 1999 existent toujours. Il a en particulier exprimé fortement l'avis que la sécurité de l'aviation ne devrait jamais être prise pour acquise, et souligné que la sécurité ne devrait souffrir d'aucune complaisance.

5.6 Il a souligné que la sécurité est une préoccupation partagée par tous, et que les accidents d'aviation en Afrique sont un rappel que beaucoup d'Etats africains doivent encore renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité. La stratégie qui doit être élaborée au cours de ces réunions doit donc viser à renforcer l'ensemble du système aéronautique, en reconnaissant qu'une défaillance de la part d'une partie prenante constitue une faiblesse pour tout le monde et que le fil conducteur de cette stratégie est la transparence. Le fait d'être transparent et de partager librement les informations les uns avec les autres et avec le public, fait en sorte qu'il est possible d'agir en synergie, a souligné le Secrétaire Général, ce qui renforcera l'action de l'Etat et la confiance du public. Cette approche coopérative, a-t-il conclu, contribuera certainement à renforcer le processus de reconnaissance des exploitants aériens étrangers et la surveillance des aéronefs dans la région.

5.7 Dans son allocution, le Ministre des Travaux publics et des transports, l'Honorable Ingénieur James Abraham Byandala, a également souhaité aux participants la bienvenue à Kampala. Il a souhaité

que des discussions sérieuses se tiennent pour trouver les voies et moyens de ramener au minimum les accidents dans la Région AFI. Selon lui, la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro devrait aider à libéraliser le transport aérien sans compromettre la sécurité. Il a conclu en souhaitant aux participants des délibérations fructueuses et un agréable séjour en Ouganda.

5.8 Pour sa part, M. W. Rama Makuza, Directeur général de l'Autorité ougandaise de l'Aviation Civile (UCAA) a remercié l'OACI pour l'aide reçue par l'Ouganda à travers la Direction de la Coopération technique (TCB). Il a en outre adressé, au nom de la CASSOA, ses remerciements au Programme « Safe Skies for Africa » pour le soutien accordé.

6. ORDRE DU JOUR

Point 1: Examen et adoption du projet d'ordre du jour

Point 2: Termes de référence et structure organisationnelle du RASG-AFI

- État de la sécurité l'aviation dans la région AFI, y compris les indicateurs de sécurité
- Examen et adoption des termes de référence, de la structure organisationnelle et Élection du Président et des Vice-présidents du RASG-AFI
- Examen des mécanismes sous-régionaux actuels et des possibilités d'intégrer leurs activités au RASG-AFI
- Manuel de procédures du RASG-AFI

Point 3: Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

- Mises à jour futures du GASP
- Le concept SAFE (Safety Fund): mise en œuvre et classification des contributions
- Identification des projets et des ressources du GASP/GASR du RASG-AFI

Point 4: Etat de mise en œuvre et suivi des recommandations de la réunion SP AFI RAN

- Recommandation 3/2- Mise en œuvre du Programme ACIP
- Recommandation 4/4- Mise en œuvre du système ADREP/ECCAIRS
- Recommandation 4/5-Etablissement d'organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents
- Identification et résolution des problèmes de sécurité graves

Point 5: Initiatives régionales de sécurité de l'OACI

- Mise en place des équipes régionales de sécurité de l'aviation
- Recommandation 5/8 de la réunion SP AFI-RAN-Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique
- Les programmes COSCAP dans la Région AFI

Point 6: Autres initiatives de sécurité et organisations régionales dans la Région AFI

Point 7: Coordination entre le RASG-AFI et l'APIRG

Point 8: Questions diverses

7.1 DEFINITIONS

Les actions du RASG-AFI sont consignées sous forme de conclusions et de décisions :

- a) Les Conclusions traitent de questions qui, conformément au mandat du Groupe, méritent directement l'attention des États ou sur lesquelles une action ultérieure doit être initiée par le Secrétariat conformément aux procédures établies;
- b) Les Décisions traitent de questions internes qui n'implique que le Groupe et ses organes auxiliaires.

LISTE DES DECISIONS ET DES CONCLUSIONS

DECISION 1/1: ADOPTION DES TERMES DE REFERENCE DU RASG-AFI

DECISION 1/2: ETABLISSEMENT DU COMITE DIRECTEUR DU RASG-AFI (RASC)

DECISION 1/3: ETABLISSEMENT DE L'EQUIPE D'ELABORATION DES RAPPORTS ANNUELS SUR LA SECURITE (ASRT)

DECISION 1/4: ADOPTION DU MANUEL DE PROCEDURES DU RASG-AFI

DECISION 1/5: ADOPTION DU PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG AFI (PLAN D'ACTION)

CONCLUSION 1/1: ETAT DE MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA REUNION SP AFI-RAN.

CONCLUSION 1/2: ETABLISSEMENT DES EQUIPES REGIONALES DE SECURITE DE L'AVIATION (RAST)

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

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU JOUR

1.1 La réunion a examiné et adopté le projet d'ordre du jour tel qu'indiqué au paragraphe 6 de l'historique de la réunion.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: TERMES DE REFERENCE ET STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU RASG-AFI

2.1 Etat de la sécurité de l'aviation dans la région AFI

2.1.1 Le Secrétariat a fourni des informations générales sur l'état de la sécurité de l'aviation en Afrique et sur le processus de mise en place des RASG. A cet égard, un exposé a été présenté par D/ANB au sujet des rapports sur la sécurité et sur l'identification des risques potentiels majeurs découlant des rapports d'audits de l'USOAP, y compris la résolution des problèmes de sécurité graves, l'absence de structures de base pour la supervision de la sécurité ainsi que des problèmes opérationnels tels que la sécurité sur les pistes, la perte de contrôle et les CFIT. L'exposé a fait le point sur l'élaboration des plans d'action de l'OACI spécifiques aux Etats de la région AFI.

2.1.2 La réunion a également été informée des divers outils existants et à venir dans le domaine de la gestion de la sécurité de l'aviation ainsi que des différentes structures de RASG qui existent dans le monde.

2.1.3 La réunion a noté que la 4^{ème} Conférence DGAC AFI tenue à Matsapha, Royaume du Swaziland, a entériné la formation du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI.

2.1.4 Dans une note d'information de l'IATA sur l'état de la situation de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI, il a été souligné que, malgré une certaine amélioration constatée dans la région, les données des deux dernières années indiquent que la plupart des accidents sont à classer dans deux catégories principales : les excursions de piste et les pertes de contrôle en vol. Les principaux facteurs contributifs étant le faible niveau de supervision réglementaire, la certification inadéquate des exploitants aériens, la mise en œuvre limitée des systèmes de gestion de la sécurité et le non respect des procédures d'exploitation normalisées.

2.1.5 La réunion a pris note des informations données et a demandé instamment aux Etats de prendre les dispositions pertinentes pour requérir l'expertise nécessaire auprès des Groupes/ Agences sous-régionaux.

2.2 Relation entre le RASG-AFI, l'AIAG et le TAG

2.2.1 L'IATA a attiré l'attention des participants sur les domaines potentiels de chevauchement entre le mandat du Groupe chargé de l'analyse des incidents de la circulation aérienne (AIAG), celui du Groupe d'action tactique (TAG) et celui du RASG-AFI, en vue d'éviter les doubles emplois et de garantir l'efficacité. L'IATA a suggéré que le mandat du RASG-AFI soit fusionné aux activités de l'AIAG et du TAG.

2.2.2 La réunion a pris note de cette recommandation et est convenue que le groupe inclut les activités de l'AIAG et du TAG dans son programme de travail.

2.3 Examen et adoption des Termes de référence et de la structure organisationnelle du RASG-AFI

2.3.1 La réunion a examiné et amendé les termes de référence détaillés du RASG-AFI, avant de les entériner. La structure organisationnelle proposée par le Secrétariat a également été examinée, amendée et approuvée telle qu'indiquée à l'Appendice 2C. Après des débats sur la structure générale du RASG-AFI, la réunion est convenue d'avoir un Président du RASG-AFI, deux (2) Vice présidents du RASG-AFI représentant les Etats et un (1) Vice président du RASG-AFI représentant l'Industrie.

2.3.2 Il a été par ailleurs convenu que la composition du Comité directeur de RASG-AFI (RASC) soit élargie pour comprendre le Président du Comité directeur du Plan AFI, le Coordinateur du Groupe AFI au Conseil de l'OACI et les divers Champions des projets. Enfin, il a été créé des Equipes de soutien à la sécurité ayant à leur tête des Champions qui sont membres du RASC, pour les projets prioritaires suivants : problèmes graves de sécurité (SSC), principes de la supervision de la sécurité (FSO), enquêtes accidents (AI) et problèmes émergents de sécurité (ESI).

2.3.3 La réunion est convenue que le mandat du Président, des Vice-présidents et des Champions sera de deux (2) ans.

2.4 Élection du Président et des Vice-présidents du RASG-AFI

- a) La réunion a élu à l'unanimité M. Harold Demuren du Nigéria comme Président du RASG-AFI, sur la proposition du Burkina Faso, appuyée par l'Ouganda, le Malawi, la Guinée, le Cameroun et le Sénégal.
- b) La réunion a ensuite procédé à l'élection de l'Afrique du Sud et de Mr. Aboubekrine Seddigh de la Mauritanie comme Premier et Deuxième Vice-présidents respectivement, et d'un troisième Vice-Président représentant l'industrie (IATA).

De même, les pays suivants ont été élus Co-Présidents du RASC : Afrique du Sud, Mauritanie et Industrie (ICCAI). En conséquence la réunion a procédé à la désignation des Champions de sécurité comme suit: SCC – Ghana et CAFAC, FSO –Sénégal et Ouganda, AI –Ethiopie et IFALPA et ESI–ASECNA et ACI.

La réunion est en outre convenue que tous les autres Etats souhaitant contribuer aux travaux des équipes de sécurité ou en tirer profit peuvent intégrer celles qu'ils jugent appropriées.

2.5 IPSOA –Utilisation des FDA pour développer une culture de la sécurité dans la région AFI

2.5.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné la note présentée par l'IATA, soulignant les avantages qu'il y a à utiliser le Programme d'analyse des données de vol (FDA) pour améliorer la culture de la sécurité.

Il a été rappelé que ce programme était un engagement de l'IATA comme sa contribution en nature au Plan de mise en œuvre complète AFI de l'OACI (ACIP). Malheureusement, en raison de la crise financière mondiale en cours, le projet a été réduit à quatre-vingts (80) avions exploités par neuf (9) compagnies aériennes africaines.

2.5.2 Il a cependant été souligné que par le biais d'une série d'ateliers, de visites sur le terrain et de formations en ligne, le programme a été utilisé pour résoudre un certain nombre d'approches instables dans deux des cinq aéroports les plus fréquentés de la région AFI.

2.5.3 La réunion a pris note des informations fournies et a demandé instamment aux Etats de s'assurer que les exploitants aériens qui n'ont pas mis en œuvre le programme FDA s'y joignent, car il constitue un outil efficace pour le développement d'une culture de la sécurité.

2.6 Manuel de procédures du RASG-AFI

2.6.1 La réunion a ensuite examiné et entériné le Manuel de procédures du RASG-AFI (Appendice 2F), qui contient les orientations et les procédures applicables aux activités du RASG-AFI. Ce Manuel a pour objectif de fournir (pour faciliter les références) divers éléments de procédures liés aux activités du RASG-AFI. Il contient les termes de référence (TOR) du Groupe, ses modalités de travail et d'autres procédures et pratiques internes qui régissent la conduite des affaires ainsi que la structure organisationnelle du RASG-AFI.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: PLAN DE L'OACI POUR LA SECURITE DE L'AVIATION DANS LE MONDE

3.1 Identification des projets et ressources du GASP/GASR du RASG-AFI

3.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté trois initiatives mondiales de sécurité (GSI) du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), notamment le GSI-3 sur l'efficacité du compte rendu des erreurs et des incidents, le GSI-7 sur l'uniformité de l'utilisation des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) et le GSI-12 sur l'utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité en se basant sur les résultats de l'analyse des écarts ACIP de l'OACI (actuellement Plan AFI). Ces GSI sont présentées dans le but d'identifier des actions et des projets prioritaires que le RASG-AFI entérinera. La réunion a été informée des ressources disponibles pour la mise en œuvre des projets identifiés.

3.1.2 Conformément aux recommandations formulées à l'égard de ces trois GSI, la réunion a demandé instamment aux Etats d'élaborer et de mettre en œuvre une législation et des normes appropriées, des outils de compte rendu, des activités de formation et une coopération régionale accrue.

3.1.3 De la même façon, la réunion est convenue de soutenir les efforts visant à faciliter l'accès à l'information et à partager les expériences relatives à l'utilisation de la technologie disponible en vue d'améliorer la sécurité.

3.1.4 La réunion a pris note des propositions de révision du GASP, y compris des GSI suivantes :

- GSI 1 – Amélioration de la normalisation et de l'harmonisation
- GSI 2 – Etablissement et gestion des systèmes de supervision de la sécurité des Etats
- GSI 3 – Accès à un nombre suffisant de personnel qualifié pour les Etats et l'Industrie
- GSI 4 – Etablissement et gestion des systèmes d'enquêtes sur les accidents et incidents
- GSI 5 – Alignement et coordination des initiatives de sécurité
- GSI 6 – Surveillance continue et amélioration des performances en matière de sécurité de l'aviation
- GSI 7 – Mise en œuvre des pratiques de gestion de la sécurité
- GSI 8 – Utilisation proactive et partage des renseignements sur la sécurité
- GSI 9 – Utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité.

3.1.5 Un exposé sur le Fonds pour la sécurité (SAFE), comprend le processus suivi pour sa création, la classification des contributions et la priorisation des projets a été présenté à la réunion.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: ETAT DE MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA REUNION SP AFI-RAN

4.1 Recommandation 3/2- Mise en œuvre du Programme ACIP Recommandation 4/4- Mise en œuvre des systèmes ADREP/ECCAIRS Recommandation 4/5- Création des organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents

4.1.1 Le Secrétariat a présenté un rapport sur l'intégration des activités de l'ACIP aux bureaux régionaux à compter de janvier 2011. La réunion a été informée des mesures prises par le Plan AFI en ce qui concerne la mise en œuvre des Recommandations 3/2, 4/4 et 4/5 de la réunion spéciale AFI-RAN (Durban, Afrique du Sud, 24-29 novembre 2008), de l'appui fourni aux Etats pour la mise en œuvre des systèmes ADREP/ECCAIRS et de la création d'organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents.

4.2 Mise en œuvre de Système ADREP/ECCAIRS

4.2.1 Le groupe a été informé qu'entre 2009 et 2011, l'OACI a organisé des cours en anglais et en français, pour la formation de 90 spécialistes en technologies de l'information et 120 utilisateurs finaux provenant de 30 États membres de la Région AFI, sur l'installation et l'utilisation du système ECCAIRS. Dans son exposé le Secrétariat a également informé la réunion qu'une enquête est actuellement en cours pour évaluer l'impact des formations dispensées sur l'installation et l'utilisation du système ECCAIRS à travers la région. Les Etats ont fait part des difficultés qu'ils éprouvent dans la mise en œuvre du système ECCAIRS résultant des besoins en matière de formation, et de suivi en formation en cours d'emploi.

4.3 Création d'organismes régionaux chargés des enquêtes sur les accidents

4.3.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a rendu compte des ateliers organisés entre 2009 et 2011 sur la création d'organismes régionaux chargés des enquêtes sur les accidents, qui ont abouti à la formation de 80 experts nationaux de 20 États sur les procédures et les techniques d'enquêtes sur les accidents. La réunion a également noté que le Plan AFI continue de collaborer étroitement avec les États africains pour l'élaboration et la mise en œuvre d'accords-cadres en vue de la création d'organismes régionaux chargés des enquêtes sur les accidents.

4.4 Coopération régionale en matière de sécurité

4.4.1 En ce qui concerne la coopération régionale en matière de sécurité, la réunion a noté les informations contenues dans une note de l'Afrique du Sud soulignant la nécessité de projets régionaux de coopération en matière de sécurité. La réunion a en outre noté les mesures prises pour la création du SASO.

4.5 Identification et résolution des problèmes de sécurité graves

4.5.1 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), dans un exposé sur la Résolution des problèmes graves de sécurité (SSC), a informé le Groupe des progrès réalisés en matière d'établissement et de gestion d'un Plan Coopératif d'inspecteurs AFI (AFI-CIS). L'objectif du projet AFI-CIS est de créer un pool d'inspecteurs de sécurité nationaux qualifiés et expérimentés dans la région

AFI pour fournir une assistance aux Etats Africains dans la résolution de leurs carences en matière de supervision de la sécurité en accordant la priorité aux Etats ayant des problèmes graves de sécurité (SSC) et à ceux qui figurent dans la liste de la Commission d'examen, assistance et suivi (MARB). Une assistance sera également fournie aux Etats pour résoudre les carences de supervision de la sécurité en général et pour réduire l'absence de mise en œuvre effective.

La réunion est convenue que les Etats qui ne l'ont pas encore fait doivent procéder rapidement à la signature des protocoles d'accord relatifs à l'AFI-CIS avec la CAFAC.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : INITIATIVES REGIONALES DE L'OACI EN MATIERE DE SECURITE

5.1 Création des Equipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST)

5.1.1 En s'inspirant des expériences en cours dans d'autres régions, le Secrétariat a présenté une note sur la création des équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST) conformément à la Recommandation 5/4 de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne AFI RAN, dans le but de permettre aux Etats AFI et aux experts en sécurité de l'industrie de discuter des questions de sécurité, d'adopter des initiatives d'amélioration de la sécurité pertinentes à leurs opérations, et d'élaborer des plans de mise en œuvre fondés sur la Feuille de route mondiale sur la sécurité de l'aviation (GASR).

5.1.2 En outre, la note du Secrétariat a rappelé que la réunion SP AFI RAN avait également recommandé la création d'équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) au sein des bureaux régionaux de l'OACI pour assurer la continuité du Plan de mise en œuvre complète AFI (Plan AFI) et faire le suivi et surveiller de manière continue, l'efficacité et la durabilité des projets de mise en œuvre. Ces équipes (ROST) ont été mises en place et elles sont en activité dans les bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi. De même, la réunion SP AFI RAN a recommandé la création d'équipes complémentaires de sécurité par les Etats, les COSCAP et les agences régionales de sécurité de l'aviation de la Région AFI, pour compléter et collaborer étroitement avec les bureaux régionaux de l'OACI. La réunion a pris note des informations fournies.

5.2 Recommandation 5/8 de la réunion SP AFI RAN - stratégies de formation dans le domaine de la sécurité de l'aviation en Afrique

5.2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, des informations ont été données sur les mesures prises par le Plan de mise en œuvre complète de l'OACI pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) pour ce qui concerne la mise en œuvre de la Recommandation 5/8 de la réunion spéciale AFI-RAN (Durban, Afrique du Sud) relative aux stratégies de formation dans le domaine de la sécurité de l'aviation en Afrique.

5.2.2 La réunion a été informée des activités du groupe de travail des experts en formation (TEWG) et des résultats de la troisième Conférence Panafricaine sur la Coordination de la formation aéronautique tenue du 27 au 29 juillet 2011 à Cape Town, en Afrique du Sud, dont l'objectif principal était d'évaluer la mise en œuvre du Plan AFI.

5.2.3 La conférence de Cape Town a adopté un cadre pour une approche coordonnée de la formation aéronautique en Afrique conformément à la recommandation 5/8 de la réunion SP AFI-RAN (2008). Il est envisagé la création d'une « *Association africaine de formation aéronautique* », la mise en place d'une "*Commission africaine d'accréditation en matière de formation aéronautique*" (TAB), l'harmonisation des critères de compétences et des processus d'homologation des organismes de formation ainsi que la mise en place de critères pour la reconnaissance mutuelle des crédits, certificats, diplômes et grades. L'Assemblée Constitutive de l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) est prévue à Nairobi, Kenya, du 2 au 4 avril 2012.

5.2.4 La réunion a pris note des informations fournies et a invité les Etats AFI, les instituts de formation ainsi que les fournisseurs de services aéronautiques de la région AFI à prendre part aux activités de la structure envisagée.

5.3 Programmes COSCAP dans la Région AFI

5.3.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a rendu compte des activités de la Direction de la coopération technique (TCB) relatives à la mise en œuvre des projets de type coopératif dans le domaine de la sécurité de l'aviation en Afrique. Le projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) a été mis en œuvre à quatre endroits dans la région AFI depuis 2004. Le projet vise à éliminer les carences en matière de capacité de supervision de la sécurité des Etats participants et à renforcer leurs capacités individuelles, dans la mesure nécessaire. Ce projet est censé être le précurseur d'une organisation régionale permanente de supervision de la sécurité (RSOO). L'OACI encourage les États à travailler ensemble pour résoudre des problèmes communs en regroupant et en partageant les ressources. Les États sont invités à utiliser davantage les projets du Programme de coopération technique de l'OACI destinés à fournir une assistance dans le domaine de la sécurité de l'aviation et pour soutenir les projets élaborés à cet effet.

5.3.2 La réunion a également été informée des défis que connaît la mise en œuvre du programme COSCAP, notamment les difficultés de financement et le manque d'engagement de certains États participants dans presque tous les projets COSCAP. Il a cependant été souligné que, grâce à la conviction d'autres Etats participants et parties prenantes clés telles que les communautés économiques régionales associées, quant à la valeur des ressources partagées, le programme a pu être soutenu et poursuivi jusqu'à ce jour.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES INITIATIVES DE SECURITE ET ORGANISATIONS REGIONALES DANS LA REGION AFI

6.1 L'Afrique du sud et les organisations régionales (BAGASSO, COSCAP- UEMOA et CASSOA de l'EAC) ont présenté des notes d'information, respectivement sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des SMS ; l'institutionnalisation et la transition vers le RSOO et les avantages qui en découlent. La réunion a pris note de ces informations et encouragé les Etats et les organisations.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION ENTRE LE RASG-AFI ET L'APIRG

7.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté une note faisant état de la nécessité d'un processus de coordination des activités entre le RASG-AFI et l'APIRG afin d'assurer l'harmonisation et éviter les doubles emplois. Cette nécessité a été reflétée en conséquence dans les termes de référence des deux groupes.

7.2 A cet égard, il a été indiqué que l'APIRG s'occupe actuellement des questions de sécurité suivantes :

1. Compétence en langue anglaise (ELP) ;
2. Analyse d'accidents et incidents ATS;
3. Surveillance de la sécurité du RVSM;
4. Évaluation de la surveillance de la sécurité liée à la mise en œuvre CNS / ATM;
5. Rapports sur les conditions non satisfaisantes (UCR) par l'intermédiaire du Groupe d'action tactique AFI (TAG)
6. Programme national de la sécurité (PNS) et systèmes de gestion de la sécurité (SGS);
7. Sécurité des pistes;
8. Contingences dans l'espace aérien
9. Coordination civile/militaire
10. Recherches et Sauvetage (SAR);
11. Systèmes de gestion de la qualité dans le domaine MET, AIM

7.3 En réponse à l'appel visant à rationaliser la répartition des responsabilités relatives aux activités ci-dessus, la réunion est convenue que le RASG-AFI traitera dans un premier temps des questions de sécurité directement liées à l'exploitation des vols, y compris la compétence en langue anglaise (ELP) et l'analyse des Accidents et Incidents. Cependant, la planification devrait être initiée à l'avenir lorsque le RASG-AFI sera suffisamment avancé.

7.4 En outre, la Commission de navigation aérienne ainsi que le Conseil de l'OACI devront régulièrement examiner les rapports des deux groupes, selon les besoins, assurant ainsi une harmonisation interrégionale sur les questions de sécurité des vols et un moyen de surveiller la mise en œuvre du GASP et de la GASR associée.

7.5 La réunion a pris note des informations fournies et est convenue de proposer à APIRG/18, pour examen, la répartition suivante des responsabilités afin d'assurer une parfaite coordination des questions de sécurité traitées aussi bien par l'APIRG que par le RASG-AFI.

Il a été conclu que :

- a) *La compétence en langue anglaise (ELP), l'analyse des accidents et incidents et le SSP seront examinés dans le cadre du RASG-AFI ;*
- b) *La surveillance de la sécurité du RVSM, les systèmes de gestion de la qualité, la coordination civile/ militaire et les recherches et sauvetage continueront de faire partie du programme de travail de l'APIRG ;*
- c) *La mise en œuvre du SMS, la sécurité des pistes, les rapports sur les conditions non satisfaisantes (UCR) et les imprévus dans l'espace aérien, seront inclus dans le programme de travail des deux groupes pendant un certain temps.*

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

8.1 Membres, suppléants et conseillers du RASG-AFI

8.1.1 En réponse à la demande du Secrétariat relative à la désignation des ressortissants des Etats devant siéger dans le RASG-AFI en qualité de membres, suppléants et conseillers, la réunion a été informée de la composition du groupe.

8.1.2 La réunion a pris note de ces informations et a demandé aux Etats qui ne l'ont pas encore fait de fournir les renseignements nécessaires dès que possible.

8.2 Programme de travail futur

8.2.1 Il a été proposé et la réunion a accepté que la deuxième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation AFI (RASG-AFI/2) se tienne dans la région Afrique occidentale et centrale, avec la Cinquième conférence des DGAC (DGAC/5), l'une à la suite de l'autre.

8.2.2 Les dates précises et le lieu de cette réunion seront déterminés après coordination entre le Secrétariat et le Président du RASG-AFI.

8.2.3 Il a été décidé que le programme de travail futur devrait tenir compte des divers objectifs de sécurité convenus, aussi bien ceux qui sont spécifiques à la Région que ceux qui concernent le monde entier, selon le cas, et que ceux-ci devront être élaborés par la suite et adoptés par le Groupe.

8.2.4 Le Groupe a été informé de la réunion des Ministres africains qui se tiendra à Abuja en juillet 2012 et a proposé que les objectifs de sécurité qui seront identifiés soient soumis à cette réunion par les DGAC. Les Champions devront proposer aux bureaux régionaux par courrier électronique les chronogrammes de préparation des plans d'action dans un délai de trente jours à compter de la présente réunion.

DECISIONS ET CONCLUSIONS

DECISION 1/1 : TERMES DE REFERENCE DU RASG-AFI

IL A ETE DECIDE QUE LES TERMES DE REFERENCE DU RASG-AFI SOIENT CE QUI SONT APPROUVES A L'APPENDICE 2B AU RAPPORT SUR LE POINT DE L'ORDRE DU JOUR.

DECISION 1/2 : CREATION DU COMITE DIRECTEUR DU RASG-AFI

IL A ETE DECIDE QUE LE COMITE DIRECTEUR DU RASG-AFI SOIT CREE AVEC LES TERMES DE REFERENCE QUI FIGURENT A L'APPENDICE 2D DU RAPPORT SUR LE POINT DE L'ORDRE DU JOUR.

DECISION 1/3 : CREATION DE L'EQUIPE DU RAPPORT ANNUEL SUR LA SECURITE DE L'AVIATION (ASRT)

IL A ETE DECIDE QUE L'EQUIPE DU RAPPORT ANNUEL SUR LA SECURITE DE L'AVIATION (ASRT) SOIT CREEE AVEC LES TERMES DE REFERENCE QUI FIGURENT A L'APPENDICE 2E AU RAPPORT SUR LE POINT DE L'ORDRE DU JOUR.

DECISION 1/4 : MANUEL DE PROCEDURES DU RASG-AFI

IL A ETE DECIDE QUE LE MANUEL DE PROCEDURES DU RASG-AFI SOIT APPROUVE TEL QU'IL FIGURE A L'APPENDICE 2F AU RAPPORT SUR LE POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR.

DECISION 1/5 : PROGRAMME DE TRAVAIL (PLAN D'ACTION DU RASG/AFI)

IL A ETE DECIDE QUE LE COMITE DIRECTEUR DU RASG-AFI (RASC) ELABORE UN PLAN D'ACTION CONFORMEMENT A SON MANDAT, QUI SERA EXAMINE A LA DEUXIEME REUNION DU RASG-AFI.

CONCLUSIONS

CONCLUSION 1/1 : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS ET SUIVI DE LA REUNION SP AFI-RAN

IL A ETE CONCLU QUE :

RECONNAISSANT L'IMPORTANCE DE LA COOPERATION ENTRE LES ETATS POUR LA CREATION DES RAIA, LES ETATS AFI CONTINUERONT DE COOPERER EN VUE DE LA CREATION D'AGENCES REGIONALES D'ENQUETES SUR LES ACCIDENTS (RAIA) POUR SATISFAIRE AUX OBLIGATIONS INTERNATIONALES DANS LE DOMAINE DES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS/INCIDENTS D'AERONEFS ET POUR METTRE EN ŒUVRE LE SYSTEME ECCAIRS.

CONCLUSION 1/2 : CREATION DES EQUIPES REGIONALES DE SECURITE DE L'AVIATION (RAST)

IL A ETE CONCLU QUE :

- a) LE COMITE DIRECTEUR DU RASG AFI (RASC) ELABORE, DANS LE CADRE DE SON PROGRAMME DE TRAVAIL, UN PROJET DE TERMES DE REFERENCE POUR LES EQUIPES REGIONALES DE SECURITE DE L'AVIATION (RAST) QUI DOIVENT ETRE CREEES, ET QUE
- b) LES BUREAUX REGIONAUX FACILITENT LA CREATION DE RAST DANS LA REGION AFI.

-FIN-

11

APPENDICE 2A

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 des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) dans les régions ci-dessous. Les RASG se réuniront selon les besoins.

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Pan-Amérique (RASG-PA), pour les Caraïbes, l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord (basé sur les accords déjà mis en place par les Etats) ;

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 la Région APAC ;

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

Groupe régional de sécurité de l'aviation – Moyen-Orient (RASG-MID) pour la région du 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 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 dans cette zone géographique ; ou*

2) *qui ont des installations et/ou fournissent 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 organismes de formation, les aviateurs, 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. Le Directeur régional remplira 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 les soutenir. Il assurera l'interface entre le RASG et la Commission de la navigation aérienne et présentera les rapports des réunions du RASG à la Commission/au Conseil pour examen et harmonisation.

1. 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). Les rapports des réunions des RASG seront examinés par la Commission sur une base régulière et par le Conseil s'il y a lieu.

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 la navigabilité continue (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 identifiés;
- 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.

APPENDICE 2B

PROJET DE MANDAT DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASG-AFI)

1. ÉTABLISSEMENT

1.1 Comme dans le cas du mécanisme des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), le Groupe Régional AFI de Sécurité de l'Aviation (RASG-AFI) est établi et se réunira, selon les besoins. Le RASG-AFI sera responsable de coordonner et de surveiller la mise en œuvre réussie de toutes les initiatives de sécurité dans la Région AFI.

2. COMPOSITION

2.1 Les États contractants admis à participer en qualité de membres aux réunions du RASG-AFI sont ceux :

- a) dont le territoire métropolitain ou des dépendances sont situés, en totalité ou en partie, dans la zone géographique de la Région AFI, notamment Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Egypte, Guinée équatoriale, Eritrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Sud Soudan, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, Tanzanie, Ouganda, Zambie, Zimbabwe, et ;
- b) ceux qui sont situés hors de cette zone géographique et 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 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 organismes de formation, les aviateurs, 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 que Partenaires.

2.3 Les acteurs suivants sont les Partenaires permanents auprès du RASG-AFI :

ACI	Conseil international des aéroports
AFCAC	Commission africaine de l'aviation civile
AFRAA	Association des Compagnies Aériennes Africaines
AIRBUS	Airbus Aircraft Manufacturer
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
BOEING	Boeing Commercial Airplane Company
CANSO	Civil Air Navigation Services Organization
COSCAPs	Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) (CEMAC, SADC, UEOMA)

EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne
FAA-USA	Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique
FSF	Flight Safety Foundation
IATA	Association du transport aérien international
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
RSOOs	Regional Safety Oversight Organization (BAGASOO, CASSOA, etc)
WFP (UN)	Programme alimentaire mondial (Nations Unies)

2.4 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.

2.5 Les deux directeurs régionaux 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. LE MANDAT DU GROUPE EST :

- a) Etablir et exécuter 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) ; et
- b) En utilisant le GASP et la GASR, tirer 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 appuyer l'établissement et le fonctionnement d'un système régional de sécurité fondé sur les performances.

4. AFIN DE RESPECTER LE MANDAT, LE GROUPE DEVRA:

- a) analyser les renseignements sur la sécurité et les dangers concernant l'aviation civile au niveau régional et examiner les plans d'action établis dans la région pour faire face aux dangers constatés ;
- b) faciliter le partage des renseignements sur la sécurité et des expériences entre tous les acteurs ;
- c) veiller 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) réduire les cas de double emploi en encourageant la collaboration, la coopération et le partage des ressources ;
- e) assurer le suivi des activités du GASP/de la GASR, selon les besoins ;
- f) assurer la coordination sur les questions de sécurité avec l'APIRG ;
- g) fournir une rétro-information à l'OACI en vue de l'amélioration continue et de la tenue à jour du cadre de sécurité mondial.

--- FIN ---

APPENDICE 2C

Structure Organisationnelle

1. Composition du RASG-AFI

- Les membres du RASG-AFI incluront les Administrations de l'aviation civile dans la région AFI, les États situés hors de cette zone géographique mais dont les activités s'effectuent dans la région, comme l'indique le mandat du RASG-AFI, les États qui mettent en œuvre des installations et des services intéressant cette zone géographique et autres acteurs tels que déterminés par le RASG-AFI.
- Les États contractants, les États non-contractants et les organisations qui pourraient fournir un appui pour améliorer la sécurité dans la région AFI, seront invités à assister aux réunions des RASG en tant que partenaires.

Administration du RASG-AFI

- Le RASG-AFI sera administré par un président élu parmi les représentants désignés par les États membres du Groupe. Un premier et deuxième vice-président sont également élus parmi les dits représentants et un troisième vice-président, issu de l'industrie sera élu;
- les directeurs des Bureaux régionaux de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) et pour l'Afrique orientale et australe (ESAF), rempliront alternativement les fonctions de secrétaire du RASG et de secrétaire d'APIRG. Dans l'exécution de ses tâches, le Secrétaire sera aidé par les experts appropriés des deux bureaux régionaux et du Siège de l'OACI comme de besoin.

2 Comité directeur RASG-AFI (RASC)

Un Comité directeur RASG-AFI (RASC) composé de représentants des États, des organisations internationales / régionales et de l'industrie aéronautique est mis en place pour orienter le travail du groupe.

À cette fin, le RASC devra :

- a) proposer le programme de travail du RASG-AFI;
- b) coordonner les activités du RASG-AFI et toutes initiatives du GASP/de la GASR liées à la sécurité et adapter la stratégie, comme de besoin;
- c) servir d'organe consultatif auprès du RASG-AFI;
- d) fournir des évaluations régulières de l'environnement de sécurité au RASG-AFI;
- e) entreprendre toute action nécessaire pour faire en sorte que le RASG-AFI réalise son objectif qui est de réduire les risques de l'aviation dans la Région AFI.

Composition du RASC

- a) Trois coprésidents du RASC (le premier et le second vice-président du RASG-AFI et le troisième coprésident parmi une organisation internationale RASG-AFI/ou de l'Industrie ;
- b) Président du Comité directeur du Plan AFI ;
- c) Coordinateur du Groupe AFI au Conseil de l'OACI ;
- d) Champion des projets ;

- e) Les Directeurs des Bureaux Régionaux de l'OACI pour WACAF et ESAF (un directeur qui servira comme Secrétaire du RASG-AFI appuyé par les experts appropriés des deux bureaux régionaux de l'OACI pour l'Afrique et du Siège de l'OACI, tel qu'exigé);
- f) Membres/suppléants RASG-AFI provenant des observateurs/partenaires ; et
- g) Participants qui pourraient être invités sur base ad-hoc, comme il est exigé;

La composition du RASC pourra être mise à jour au fil du temps afin d'inclure seulement les États membres et les observateurs/partenaires qui pourraient participer activement au RASC et contribuer à ses travaux.

Administration du RASC

Le Comité directeur RASG-AFI (RASC) sera administré comme suit:

- a) Deux co-présidents des États membres qui seront le premier et le deuxième vice-président du RASG-AFI, et ;
- b) Un troisième co-président provenant d'une organisation internationale RASG-AFI/ou de l'Industrie.

3 Équipe de rédaction du rapport annuel sur la sécurité (ASRT)

Une Équipe de rédaction du rapport annuel sur la sécurité est établie pour:

- a) Rassembler les informations liées à la sécurité provenant des différentes sources pour déterminer les risques de sécurité principaux dans la région AFI;
- b) organiser le rapport annuel sur la sécurité ;
- c) faire des recommandations au RASG-AFI pour le renforcement des initiatives de sécurité; et
- d) préparer un projet de rapport à la Commission de navigation aérienne (ANC).

Composition de l'ASRT

Partenaires RASG-AFI
