

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**



**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
<b>1ère PARTIE – DEROULEMENT DE LA REUNION</b>	
Lieu et date .....	3
Langues et documentation.....	3
Bureau et Secrétariat .....	3
Participation .....	3
Ouverture de la réunion .....	3
Ordre du jour .....	5
Conclusions et décisions .....	6
<b>2<sup>ème</sup> PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR</b>	
<b>Point 1:</b> Examen et adoption du projet d'ordre du jour et programme de travail de la réunion.....	8
<b>Point 2:</b> Election du Président et des Vice-Présidents .....	8
<b>Point 3:</b> Examen des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/1 .....	8
<b>Point 4:</b> Examen et approbation du projet de Termes de référence (TDR) des Equipes d'appui à la sécurité.....	9
1. Equipe d'appui à la Sécurité pour les Problèmes graves de sécurité (PGS)	
2. Equipe d'appui à la Sécurité - Eléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO)	
3. Equipe d'appui à la Sécurité - Enquêtes sur les accidents (AI)	
4. Equipe d'appui à la Sécurité - Problèmes émergents de sécurité (ESI)	
<b>Point 5:</b> Mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et Objectifs cibles de sécurité de la Région AFI.....	10
1. Objectifs du GASP et domaines de performance de la sécurité	
2. Examen et adoption du Tableau de bord régional AFI	
3. Mécanisme de surveillance et de suivi des Objectifs cibles de sécurité de l'aviation	
<b>Point 6:</b> Activités du RASG-AFI et Programme futur de travail .....	12
<b>Point 7:</b> Evolution des exigences des SSP/SMS de l'OACI et leur incidence sur les obligations de supervision de la sécurité des Etats .....	13
<b>Point 8:</b> Mise à jour sur le Plan AFI et d'autres initiatives de sécurité.....	14
1. Mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI	
2. Coordination de l'assistance avec l'AFI-CIS, les RSOO et les COSCAP	
3. Programme de sécurité de piste	

4. Ateliers IOSA
5. Résultats de la Réunion ministérielle informelle AFI (Montréal, 23 septembre 2013)

**Point 9:** Coordination entre les Groupes régionaux.....20

1. Coordination entre les RASG
2. Coordination entre l'APIRG et le RASG- AFI

**Point 10:** Questions diverses.....23

**APPENDICES**

- Appendice A Conclusions et Décisions de RASG-AFI/1
- Appendice B Plan mondial pour la sécurité dans le monde
- Appendice C Termes de référence (TDR) des Équipes d'appui à la sécurité
- Appendice D Activités et programme de travail du RASG-AFI
- Appendice E Liste des participants

## 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<sup>er</sup> 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 Aboubekrine Seddigh Ould Mohamed El Hacem, Directeur Général de l'ANAC Mauritanie.

3.2 M. Mam Sait Jallow, Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI (Dakar) a assuré le Secrétariat de la réunion. Il était assisté de M. Meshesha Belayneh, Directeur régional du Bureau Afrique orientale et australe de l'OACI (Nairobi) et des experts ci-après:

M. C. Dalton	C/ATM, Siège de l'OACI
M.G. Konaté	DRD, Bureau WACAF, Dakar
M. P. Zo'o Minto'o	DRD, Bureau ESAF, Nairobi
M. E. Gngang	RO/TC, Bureau WACAF, Dakar
M. S. Machobane	RO/ATM, Bureau ESAF, Nairobi
M. A. B. Okossi	RO/MET, Bureau WACAF, Dakar
Mr F. Salambanga	RO/CNS, bureau WACAF, Dakar
M. O. Manjang	RO/AIR, Bureau WACAF, Dakar
M. P. I. Mbengue	RO/OPS, Bureau ESAF, Dakar
M. A. Ndikumana	RO/AGA, Bureau WACAF, Dakar
M. G. Y. Baldeh	RO/AIM, Bureau WACAF, Dakar
M. M. Tumusiime	RO/FLS, Bureau ESAF, Nairobi
Mr R. Ekoto	TC/FOS, WACAF, Dakar
M. F. Legrand	Responsable du Programme FPP AFI

### 4. PARTICIPATION

4.1 La réunion a enregistré la participation de cent vingt-cinq (125) délégués de vingt-six (26) Etats et de dix (10) organisations régionales/internationales ainsi que de deux (02) partenaires de l'industrie.

4.2 La liste des participants figure à l'**Appendice E** du présent rapport.

### 5. OUVERTURE DE LA REUNION

5.1 La deuxième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation pour la Région AFI (RASG-AFI-2) a été ouverte le 28 octobre 2013, conjointement avec la 19<sup>ème</sup> réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/19) et la cinquième réunion des Directeurs généraux de

l'Aviation civile (DGAC/5) par le Secrétaire général du Ministère de Tourisme et des Transports aériens, M. Ousseynou Dieng, représentant le Ministre du Tourisme et des Transports aériens de la République du Sénégal, Son Excellence M. Oumar Gueye. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants au Sénégal, pays de la Téranga, M. Dieng a exprimé la joie du Sénégal d'abriter ces trois réunions organisées par l'OACI et souligné l'importance du Transport aérien dans le développement socio-économique du continent africain. L'allocution d'ouverture a été précédée des remarques du Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, M. Belayneh Meshesha, et du Directeur général de l'ANACIM (Sénégal), M. Magueye Marame Ndao.

5.2 Se tenant après la 19<sup>ème</sup> réunion de l'APIRG, la deuxième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région Afrique - Océan Indien (RASG-AFI/2) a commencé ses travaux le vendredi 1<sup>er</sup> novembre au même lieu, avec une allocution de M. Mam Sait Jallow, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, en qualité de Secrétaire du RASG-AFI. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, il a rappelé que le RASG-AFI a été lancé à Kampala en mars 2012, et a souligné les similitudes des objectifs de sécurité entre l'APIRG et le RASG-AFI, et la nécessité d'une coordination entre ces deux groupes afin d'éviter des doublons et d'élaborer une approche systémique en matière sécurité. Il a rappelé à la réunion que des RASG semblables sont établis dans les cinq régions de l'OACI dans le monde et qu'il est nécessaire d'assurer la coordination et la coopération entre eux pour des raisons d'efficacité et de cohérence tout en évitant des doubles emplois dans les régions. Il a rappelé l'objectif du RASG AFI qui est de surveiller les progrès, de coordonner les actions entre les Etats et de faire des recommandations à l'OACI sur les moyens de faciliter la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route associée de la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) dans la Région AFI.

5.3 Il a rappelé qu'en mars 2013, une réunion mondiale de coordination entre les PIRG et les RASG s'est tenue au Siège de l'OACI dans le but d'échanger des vues sur la possibilité pour les Groupes régionaux de fixer des priorités et des objectifs conformes aux nouvelles versions du GANP et du GASP, qui ont toutes deux été récemment adoptées lors de la 38<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI. Il a fait remarquer que la Région AFI est la première Région à avoir élaboré et adopté des objectifs régionaux de sécurité que d'autres régions de l'OACI sont maintenant encouragées à émuler.

5.4 M. Jallow a souligné que compte tenu des problèmes de sécurité qui prévalent, le programme de travail futur proposé par le RASG-AFI est fondé sur la priorisation et qu'il met l'accent sur certains domaines de sécurité clés, tels que la résolution des problèmes graves de sécurité (PGS), la mise en place de systèmes efficaces de supervision de la sécurité, les enquêtes sur les accidents et les efforts pour résoudre les problèmes opérationnels et émergents de sécurité, notamment la sécurité des pistes, la perte de contrôle (LOC), les impacts sans perte de contrôle (CFIT).

5.5 Prenant acte de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique, (Abuja, juillet 2012), de la 12<sup>ème</sup> Conférence de Navigation aérienne (Montréal, novembre 2012), de la 38<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI, et de la 19<sup>ème</sup> réunion d'APIRG (APIRG/19) qui vient de s'achever, M. Jallow a demandé instamment au Groupe de faire bon usage des résultats de ces événements.

5.6 La réunion RASG-AFI/2 devait donc mettre l'accent sur la mise en place effective des quatre groupes d'appui à la sécurité et sur les activités futures du Groupe et de ses organes auxiliaires, l'établissement de mécanismes de surveillance de la mise en œuvre et des objectifs de sécurité du GASP d'Abuja, l'évolution des SSP/SMS et leur impact sur la supervision de la sécurité des Etats AFI. Durant la réunion, l'attention des participants sera attirée sur les questions importantes liées à la mise à jour du Plan AFI et à d'autres initiatives de sécurité ainsi que sur la coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI. Il a souligné l'importance des points de l'ordre du jour de la réunion, et a demandé une participation

active des délégués ; il a conclu son allocution en remerciant le Ministre du Tourisme et des Transports aériens ainsi que les diverses agences aéronautiques du Sénégal pour le soutien qu'ils ont apporté pour la tenue de la deuxième réunion du RASG-AFI.

5.7 Dans son allocution d'ouverture, le Directeur de l'ANACIM a, au nom du Ministre du Tourisme et des Transports aériens, souhaité la bienvenue aux participants et exprimé la joie du Sénégal d'abriter les trois réunions, dont les résultats contribueront sans nul doute au renforcement de la sécurité dans la Région AFI. Il a ensuite invité les participants à passer en revue les décisions et les conclusions de RASG-AFI/1 et à élaborer de nouvelles stratégies pour traiter et mettre en œuvre les mesures qui seront proposées par les Equipes d'appui à la sécurité. Il a déclaré que cette deuxième réunion du RASG-AFI est une bonne occasion pour examiner les résultats de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) dans la perspective d'un cadre régional de coopération pour le renforcement de la sécurité de l'aviation. En déclarant la réunion ouverte, M. Ndao a réitéré la disponibilité du Comité local d'organisation de continuer à fournir le soutien et à offrir les facilités nécessaires pour que tous les événements soient organisés avec succès.

## 6. ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

**Point 1:** Examen et adoption du projet d'ordre du jour et programme de travail de la réunion

**Point 2:** Election du Président et des Vice-Présidents

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

**Point 4:** Examen et approbation du projet de Termes de référence (TDR) des Equipes d'appui à la sécurité.

- Equipe d'appui à la Sécurité pour les Problèmes graves de sécurité (PGS)
- Equipe d'appui à la Sécurité - Eléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO)
- Equipe d'appui à la Sécurité - Enquêtes sur les accidents (AI)
- Equipe d'appui à la Sécurité - Problèmes émergents de sécurité (ESI)

**Point 5:** Mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et Objectifs cibles de sécurité de la Région AFI

- Objectifs du GASP et domaines de performance de la sécurité
- Examen et adoption du Tableau de bord régional AFI
- Mécanisme de surveillance et de suivi des Objectifs cibles de sécurité de l'aviation

**Point 6:** Activités du RASG-AFI et Programme futur de travail

**Point 7:** Evolution des exigences des SSP/SMS de l'OACI et leur incidence sur les obligations de supervision de la sécurité des Etats

**Point 8:** Mise à jour sur le Plan AFI et d'autres initiatives de sécurité

- Mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI
- Coordination de l'assistance avec l'AFI-CIS, les RSOO et les COSCAP
- Programme de sécurité de piste
- Ateliers IOSA
- Résultats de la Réunion ministérielle informelle AFI (Montréal, 23 septembre 2013)

**Point 9:** Coordination entre les Groupes régionaux

- Coordination entre les RASG
- Coordination entre l'APIRG et le RASG- AFI

**Point 10:** Questions diverses

## CONCLUSIONS ET DECISIONS

### 7. DEFINITIONS DES CONCLUSIONS ET DECISIONS

7.1 L'action du RASG-AFI est consignée sous forme de conclusions et de décisions ayant la signification suivante:

- a) Les Conclusions traitent des questions qui, conformément au mandat du Groupe, méritent directement l'attention des États ou sur lesquelles une suite supplémentaire sera initiée par l'OACI conformément aux procédures établies; et
- b) Les Décisions traitent des questions qui ne concernent que le RASG-AFI et ses organes auxiliaires.

## LISTE DES DÉCISIONS ET DES CONCLUSIONS

**DÉCISION 2/1 :** *EXAMEN DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE LA REUNION RASG-AFI/1*

**DECISION 2/2:** *EXAMEN ET APPROBATION DU PROJET DES TERMES DE REFERENCE (TDR) DES ÉQUIPES D'APPUI A LA SECURITE*

**DECISION 2/3:** *OBJECTIFS DU GASP ET DOMAINES DE PERFORMANCE DE SECURITE*

**DECISION 2/4:** *EXAMEN ET ADOPTION DU TABLEAU DE BORD REGIONAL DE PERFORMANCE AFI*

**DECISION 2/5 :** *ACTIVITES ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI*



- DECISION 2/6:** *EVOLUTION DES EXIGENCES DES SSP/SMS DE L'OACI ET LEUR INCIDENCE SUR L'OBLIGATION DES ETATS EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE*
- DECISION 2/7 :** *MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION DE L'OACI*
- DECISION 2/8:** *COORDINATION AVEC L'AFI-CIS, LES RSOO ET LES COSCAP*
- DECISION 2/9:** *COORDINATION ENTRE LES RASG*
- CONCLUSION 2/1:** *EXAMEN ET ADOPTION DU TABLEAU DE BORD REGIONAL DES PERFORMANCES AFI*
- CONCLUSION 2/2:** *MECANISME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI DES OBJECTIFS CIBLES DE SECURITE D'ABUJA*
- CONCLUSION 2/3 :** *ACTIVITES ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI*
- DECISION 2/4:** *EVOLUTION DES EXIGENCES DES SSP/SMS DE L'OACI ET LEUR INCIDENCE SUR L'OBLIGATION DES ETATS EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE*
- CONCLUSION 2/5 :** *MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION DE L'OACI*
- CONCLUSION 2/6 :** *COORDINATION AVEC L'AFI-CIS, LES RSOO ET LES COSCAP*
- CONCLUSION 2/7 :** *PROGRAMMES DE SECURITE DE PISTE*
- CONCLUSION 2/8:** *ATELIERS IOSA*
- CONCLUSION 2/9:** *MISE A JOUR SUR LE PLAN AFI ET D'AUTRES INITIATIVES DE SECURITE*
- DECISION 2/10:** *COORDINATION ENTRE L'APIRG ET LE RASG- AFI*
- CONCLUSION 2/11:** *MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION AFI POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE ALIGNE SUR LA METHODOLOGIE DE MISES A NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTEME DE L'AVIATION (ASBU) DE L'OACI.*

## 2<sup>ème</sup> PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

### Point 1: Examen et adoption du projet d'ordre du jour et du programme de travail de la réunion

1.1 Sous la direction de M. Mam Sait Jallow, en sa qualité de Secrétaire du RASG-AFI, la réunion examine et adopte le projet d'ordre du jour indiqué au paragraphe 6 de l'historique de la réunion.

### Point 2: Election du Président et des Vice-Présidents

2.1 En sa qualité de Secrétaire du RASG-AFI et avec l'approbation de la réunion, M. Jallow préside les délibérations de ce point de l'ordre du jour. Il rappelle la composition et les critères de désignation des membres de la structure administrative qui avaient été approuvés lors de la réunion RASG-AFI/1 en mars 2012, et explique le changement qui s'est produit et qui a conduit à la vacance du poste de Président du Groupe en 2013.

2.2 La réunion procède à l'élection des personnes suivantes pour la période allant jusqu'à la tenue de la réunion RASG-AFI/3.

Président M. Aboubekrine Seddigh DG, ANAC Mauritanie

Deuxième Vice-Président Col. (Rtd) Hilary Kioko DG Kenya CAA

2.3 Il est rappelé à la réunion que les postes suivants restent sans changement :

Premier Vice-Président M. Zakhele G. Thwala DG Adjoint South Africa CAA

Représentante de l'industrie Mme Tanja Grobotek Directeur régional pour la Sécurité et les Opérations Aériennes, IATA, Afrique

2.4 En prenant ses fonctions, le Président nouvellement élu fait une déclaration dans laquelle il remercie le Sénégal d'abriter la réunion, et aussi les partenaires techniques qui appuient le Groupe. Il exprime sa gratitude pour la confiance et l'occasion qui lui sont données d'assurer la présidence du RASG-AFI pour l'année à venir. Il demande instamment à tous les Etats africains de relever courageusement le défi d'éliminer les PGS et d'améliorer leur niveau de mise en œuvre effective des éléments critiques d'un système efficace de supervision de la sécurité. Il rappelle deux importants objectifs cibles de sécurité d'Abuja, à savoir : l'autonomie des AAC et l'absence de systèmes appropriés de certification, et lance un appel aux Etats africains pour qu'ils réduisent le nombre de RSOO et mettent finalement en place une entité efficace dans l'ensemble de la Région AFI. Enfin, il invite instamment les Etats africains à s'unir dans un effort collectif pour aider les Etats qui ont un niveau de mise en œuvre effective de moins de 60% à s'améliorer, et aussi à empêcher de nouveaux ou d'autres Etats d'entrer dans la liste des PGS.

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

3.1 Il est rappelé au Groupe que la réunion RASG AF/1 a adopté cinq (5) Décisions et deux (2) Conclusions; comme l'indique l'Appendice A jointe au présent rapport, qui indique l'état de mise en œuvre des actions connexes qui découlent desdites Conclusions et Décisions. Sur les cinq (5) Décisions, trois (3) ont été mises en œuvre de façon satisfaisante et sont donc considérées comme closes tandis que

deux ont été partiellement mises en œuvre et restent donc ouvertes. En résumé, deux (2) Décisions et deux (2) Conclusions restent ouvertes.

3.2 Pour traiter de la création d'une Equipe du rapport annuel sur la sécurité (ASRT), le Groupe a formulé la décision suivante:

**DECISION 2/1: EXAMEN DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE LA REUNION 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) au plus tard le 31 janvier 2014 en se fondant sur les termes de référence (TDR) adoptés, qui figurent dans l'Appendice 2E au rapport de la Réunion RASG-AFI /1; et**
- b) l'IATA et d'autres partenaires aident l'ASRT et participent activement à la préparation du Rapport annuel sur la sécurité en jouant un rôle de premier plan**

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

4.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine, amende et approuve les Termes de référence proposés (ci-joints à l'**Appendice C** au présent rapport) pour chacune des Equipes d'appui 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 TDR visent à orienter les travaux des Equipes d'appui conformément aux dispositions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), aux Objectifs stratégiques de l'OACI et aux Objectifs cibles de sécurité d'Abuja.

4.2 Il est rappelé à la réunion que les Equipes d'appui ont été établies comme organes auxiliaires du RASG-AFI, dans le but de résoudre les problèmes immédiats de sécurité auxquels la Région est confrontée 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.

4.3 L'attention de la réunion est attirée sur le point selon lequel la Sécurité de piste, la Perte de contrôle LOC), et les impacts sans perte de contrôle (CFIT), bien qu'examinés dans le cadre des ESI, existent depuis un temps considérable et ne sont donc pas nécessairement de nouvelles questions de sécurité, mais plutôt des risques établis. Le Groupe devra donc peut-être revoir la nomenclature adoptée à cet égard lors d'une prochaine réunion pour plus de clarté et de convenance. La Décision suivante a été adoptée :

**DECISION 2/2: EXAMEN ET APPROBATION DU PROJET DES TERMES DE REFERENCE (TDR) DES ÉQUIPES D'APPUI A LA SECURITE**

**Il est décidé que les Termes de référence (TDR) des Équipes d'appui à la sécurité suivantes du RASG-AFI qui figurent à l'Appendice C du rapport de la réunion RASG-AFI/2, soient approuvés pour les Equipes d'appui suivantes :**

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

**Point 5: Mise en œuvre du Plan pour la Sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et des Objectifs cibles de sécurité d'Abuja**

**5.1 Objectifs du GASP et domaines de performance de la sécurité**

5.1.1 La note de travail sur les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et les domaines de performance de la sécurité est présentée par le Secrétariat au titre du point 5 de l'ordre du jour : Mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et des Objectifs cibles de sécurité d'Abuja..

5.1.2 Le Groupe note que la 38ième Session de l'Assemblée de l'OACI a totalement entériné l'édition 2013 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le GASP constitue le cadre dans lequel les plans de mise en œuvre régionaux, sous- régionaux et nationaux seront élaborés et mis en œuvre, assurant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Le Groupe est 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 de l'aviation (RASG), les Etats et l'industrie dans le processus de planification et de mise en œuvre des activités liées à la sécurité.

5.1.3 La réunion reconnaît la cohérence des Objectifs cibles régionaux de sécurité AFI avec les orientations fournies par le GASP. Pour ce qui est des dates de mise en œuvre qui ne correspondent pas aux dates fixées au niveau mondial, en particulier pour le SSP et le SMS, la réunion convient que les Etats AFI devraient s'engager à respecter les dates limite contenues dans la Déclaration ministérielle d'Abuja sur la sécurité aérienne, qui dans certains cas sont plus strictes que celles qui sont contenues dans le GASP.

5.1.4 La réunion note que l'édition 2013 du GASP établit de manière spécifique des objectifs et des initiatives de sécurité en les associant à des cibles afin de réduire continuellement, à titre de priorité clé le taux mondial d'accidents à travers une approche structurée et progressive comprenant des objectifs à court, moyen et long termes. En outre, les objectifs du GASP sont appuyés par des initiatives de sécurité spécifiques qui sont classées selon des domaines distincts de performance de sécurité.

## **DECISION 2/3: OBJECTIFS DU GASP ET DOMAINES DE PERFORMANCE DE SECURITE**

**Il est décidé que les Équipes d'appui à la sécurité du 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, y compris les meilleures pratiques de l'industrie, de façon à améliorer les niveaux de mise en œuvre effective des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité dans les États AFI.**

### **5.2 Examen et adoption du Tableau de bord régional AFI des performances**

5.2.1 La réunion est informée que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) comporte trois caractéristiques, dont l'une reconnaît que des priorités doivent être établies pour orienter efficacement la mise en œuvre des initiatives de sécurité dans l'aviation. Dans l'esprit des objectifs stratégiques du GASP, des objectifs cibles de sécurité pertinents ont été adoptés par la Conférence ministérielle d'Abuja en juillet 2012 pour promouvoir le renforcement de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI. L'OACI a élaboré un tableau de bord des performances pour faciliter le suivi des progrès accomplis pour atteindre les objectifs stratégiques régionaux.

5.2.2 Bien qu'il existe une forte similitude entre le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), un accent a été mis pour expliquer les différences qui existent entre les deux. Les deux copies du Résumé analytique et de l'Édition 2013 du GASP sont jointes au présent rapport à l'**Appendice B**

5.2.3 Au cours des délibérations, il est suggéré que bien que les États AFI assurent la mise en œuvre de leurs objectifs cibles régionaux de sécurité, ceux qui ont des taux de mise en œuvre effective d'un système national de supervision de la sécurité devraient mettre l'accent sur la mise en œuvre des SSP / SMS.

5.2.6 La réunion a formulé la Décision et la Conclusion suivantes:

### **DECISION 2/4: EXAMEN ET ADOPTION DU TABLEAU DE BORD REGIONAL DES PERFORMANCES AFI**

**Il est décidé que les Équipes d'appui à la sécurité du RASG-AFI utilisent efficacement le Tableau de bord régional des performances AFI pour surveiller les progrès de la mise en œuvre des priorités et des objectifs de sécurité, et incorporent les données dans le Rapport régional annuel sur la sécurité de l'aviation;**

### **CONCLUSION 2/1: EXAMEN ET ADOPTION DU TABLEAU DE BORD REGIONAL DES PERFORMANCES AFI**

**Il est conclu que les différents États doivent utiliser le Tableau de bord régional des performances AFI pour évaluer les performances nationales par rapport aux objectifs cibles de sécurité d'Abuja.**

### **5.3 Mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs cibles de sécurité de l'aviation**

5.3.1 La note sur un mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs cibles de sécurité de l'aviation est présentée par le Secrétariat de la CAFAC au Point 5 de l'ordre du jour : Mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et des objectifs cibles de sécurité d'Abuja. La

réunion rappelle que la Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique et le plan d'action connexe ont été adoptés par la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique, qui s'est tenue à Abuja, au Nigeria, du 16 au 20 Juillet 2012. La Conférence a également donné mandat à la CAFAC d'assurer la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité de l'aviation.

5.3.2 Cependant, la réunion est toutefois informée qu'à la date d'octobre 2013, seules l'Afrique du Sud et l'Ethiopie ont répondu aux demandes formulées par la CAFAC de fournir les informations nécessaires pour mettre en place le cadre de cette surveillance. Du côté de l'industrie, les réponses ont été reçues seulement de l'AFRAA et de l'IATA. La CAFAC a donc expliqué qu'elle n'a pas été en mesure d'effectuer convenablement le suivi des objectifs cibles de sécurité en raison d'un manque d'informations et de données. La réunion a alors adopté la conclusion suivante:

**CONCLUSION 2/2: MECANISME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI DES OBJECTIFS CIBLES DE SECURITE D'ABUJA**

**Il est conclu que les Etats s'approprient les objectifs cibles de sécurité de l'aviation d'Abuja et, ce faisant, qu'ils fournissent à la CAFAC des informations et des données sur leur état de mise en œuvre, aux fins de la surveillance, selon les besoins et les circonstances.**

**Point 6: Activités et Programme de travail futur du RASG-AFI**

6.1 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 auxiliaires /groupes de travail, pour l'année 2014. Le projet de programme de travail est destiné à appuyer un cadre régional de performances pour la gestion de la sécurité sur la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

6.2 L'attention de la réunion est attirée sur les nombreux défis portant sur les ressources nécessaires pour réaliser efficacement les activités du Groupe. La réunion est par conséquent invitée instamment à examiner l'utilisation des diverses options disponibles, notamment les réunions, les téléconférences, les courriels, etc... pour mener à bien les activités du Groupe. A cette fin, la nécessité de planifier soigneusement ces activités est plus qu'évidente.

6.3 Durant l'examen du programme de travail proposé, l'attention est attirée sur la nécessité d'établir une chronologie logique et de répartir les activités connexes en séquences, et le secrétariat est chargé de revoir le programme et d'y apporter les ajustements nécessaires.

6.4 La réunion RASG-AFI/2 est informée que l'IATA a mis au point une trousse d'outils sur la perte de contrôle (LOC) qui devrait être achevée et mise sur le marché d'ici mai 2014. L'IATA fait remarquer qu'à la demande de l'OACI, le parachèvement de la trousse d'outils a été mis en veilleuse jusqu'à ce que le manuel de l'OACI sur la prévention des accidents et la récupération des avions soit réécrit (ce qui est prévu pour le début de 2014) étant donné que ce document sera le document d'orientation de la communauté aéronautique et que la trousse d'outils sur la prévention de la perte de contrôle (LOC-P) doit être conforme au contenu dudit manuel. Il est demandé au Secrétariat de tenir compte de la date prévue lors de la révision du programme de travail. En outre la réunion demande à l'IATA d'aider le Comité directeur et l'Equipe du rapport régional annuel sur la sécurité à préparer ledit rapport.

6.5 La réunion approuve une réduction de la fréquence des téléconférences du Comité directeur qui passerait de mensuelles à trimestrielles, avec flexibilité, à la discrétion du Président du Comité directeur. Le Manuel de procédures du RASG-AFI est amendé en conséquence pour intégrer ce changement.

6.6 Le projet de programme d'activités est révisé, amendé et approuvé tel qu'il figure dans l'**Appendice D** au présent rapport, avec un appel lancé aux Equipes d'appui à la sécurité de tenir compte des objectifs cibles retenus dans l'établissement de leurs priorités. La décision et la conclusion suivantes ont alors été adoptées.

#### **DECISION 2/5 : ACTIVITES ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI**

**Il est décidé que :**

- a) le Plan d'activités 2014 du RASG-AFI et de ses organes auxiliaires soit approuvé tel qu'amendé et présenté dans l'Appendice D au présent rapport ;**
- b) le RASG fasse preuve de flexibilité, à sa discrétion, sur le contenu et la fréquence de ses activités, en tenant compte de la chronologie logique et de la séquence de ses activités pour une mise en œuvre efficace.**

#### **CONCLUSION 2/3 : ACTIVITES ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI**

**Il est conclu que :**

**Les Etats et les organisations membres continuent d'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, l'accueil d'évènements et le partage d'informations, d'expériences et des outils.**

#### **Point 7: Evolution des exigences des SSP/SMS de l'OACI et leur incidence sur l'obligation des États en matière de supervision de la sécurité**

7.1 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 à la Convention de Chicago – *Gestion de la sécurité*, le plan de lancement de l'OACI, et 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.

7.2 La réunion est informée des résultats de la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010 (HLSC/2010) tenue à Montréal du 29 mars au 1<sup>er</sup> avril 2010, 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 pour la sécurité de l'aviation civile doivent être réunis dans une seule et même Annexe.

7.3 En conséquence, il a été décidé que l'élaboration de la nouvelle Annexe 19 suivrait un processus en deux phases : la première phase limitée au regroupement et à la réorganisation des Normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs de soutien existants relatifs à la gestion de la sécurité, suivie de la seconde phase au cours de laquelle les dispositions relatives à la gestion de la sécurité seraient revues pour déterminer la nécessité d'autres amendements.

7.4 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'apporter un appui supplémentaire au lancement de l'Annexe, la troisième édition du Manuel sur la sécurité de l'aviation (SMM) a été publié.

7.5 En conséquence, la réunion décide de demander instamment aux États d'accélérer la mise en œuvre du SSP et du SMS, respectivement. En outre, la réunion recommande que les États qui ont atteint des stades avancés de mise en œuvre partagent leurs expériences avec d'autres États, pour les aider à progresser. La Décision et la Conclusion suivantes ont été adoptées :

**DECISION 2/6: EVOLUTION DES EXIGENCES DES SSP/SMS DE L'OACI ET LEUR INCIDENCE SUR L'OBLIGATION DES ETATS EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE**

**Il est décidé que :**

**l'Équipe d'appui à la sécurité de RASG-AFI sur les problèmes émergents de sécurité (ESI) tiennent 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 au niveau régional.**

**CONCLUSION 2/4 : EVOLUTION DES EXIGENCES DES SSP/SMS DE L'OACI ET LEUR INCIDENCE SUR L'OBLIGATION DES ETATS EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE**

**Il est conclu que :**

- a) les États participent activement aux activités du Groupe régional de sécurité de l'aviation de la région AFI (RASG-AFI) pour promouvoir la mise en œuvre des dispositions des SARP de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité.
- b) les États et les fournisseurs de services soient encouragés à accélérer la mise en œuvre des Programmes nationaux de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité (SSP/SMS) conformément aux objectifs mondiaux et régionaux.

**Point 8: Mise à jour sur le Plan AFI et d'autres Initiatives sur la sécurité**

**8.1 *Mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI***

8.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'attention de la mission est attirée sur le fait que la plupart des États contractants de l'OACI de la Région AFI continuent de rencontrer des problèmes dans la mise en œuvre des Normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Des carences liées à la sécurité ont été identifiées par l'OACI par le biais des audits et des activités de suivi ont été réalisées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), et des missions d'assistance aux États.

8.1.2 En outre, le Plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation (Plan AFI) a été entériné par la 36<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'OACI et établi par le Secrétaire général le 1<sup>er</sup>



janvier 2008 pour résoudre les carences en matière de sécurité de l'aviation dans la Région Afrique-Océan Indien.

8.1.3 L'assistance aux Etats africains fournie par le biais du plan AFI dans les divers domaines d'intérêt pertinents a été soulignée comme suit :

- Domaine d'intervention n°1 : Permettre aux Etats d'établir et d'entretenir un système de supervision de la sécurité efficace et durable ;
- Domaine d'intervention n°2 : Aider les Etats à résoudre les carences identifiées dans un délai raisonnable ;
- Domaine d'intervention n°3 : Renforcer la culture de sécurité de l'aviation des fournisseurs africains de services aéronautiques.

8.1.4 A la suite de l'intégration des activités du Plan AFI dans les programmes de travail réguliers des Bureaux régionaux AFI à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le plan de mise en œuvre s'est principalement concentré sur les activités suivantes :

- a) fourniture d'une assistance aux Etats par le biais de l'élaboration et de la mise en œuvre de Plans d'action de l'OACI façonnés de manière à résoudre les carences de sécurité identifiées par l'USOAP, la priorité étant accordée à la résolution des problèmes graves de sécurité (PGS) ;
- b) fourniture d'une assistance aux Etats dans leurs efforts pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité émergents ;
- c) promotion de la création et du renforcement d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), et d'organisations régionales d'enquêtes sur les accidents (RAIO) ; et
- d) intensification des activités de formation.

8.1.5 En conséquence, le Groupe a formulé la Décision et la Conclusion suivantes sur la mise en œuvre des Plans d'action de l'OACI :

#### **DECISION 2/7 : MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION DE L'OACI**

**Il est décidé que :**

**Les Equipes d'appui à la sécurité du RASG-AFI et les partenaires de l'industrie fournissent une assistance aux Etats africains pour qu'ils atteignent les objectifs de sécurité convenus.**

#### **CONCLUSION 2/5 : MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION DE L'OACI**

**Il est conclu que :**

**Les Etats africains qui ne l'ont pas encore fait, acceptent et mettent en œuvre un Plan d'action de l'OACI.**

**8.2 Coordination avec l'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 le RASG-AFI, le Programme de coopération en inspectorat (AFI-CIS) en Région AFI de la CAFAC, 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 de la sécurité et à résoudre leurs carences en la matière. La note souligne également le niveau de coordination qui existe entre eux.

8.2.2 La réunion est informée qu'afin d'optimiser les ressources et de maximiser les résultats et la synergie des organismes régionaux, il est essentiel que les activités globales de ces différents organismes soient alignées et bien coordonnées, afin de produire un 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 le regroupement de données pertinentes sur la sécurité, l'appui collectif des processus connexes d'analyse et la mise en œuvre de politiques de protection des données, entraînant ainsi un meilleur partage des renseignements sur la sécurité et offrant des outils essentiels pour l'amélioration de la sécurité à l'échelle mondiale.

8.2.3 La note souligne 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 encouragés à ne pas adhérer à plus d'une RSOO, à moins que la RSOO en question n'offre des fonctions différentes. La réunion est en outre informée d'une initiative en cours visant à conclure un arrangement de collaboration (sous forme de Protocole d'entente) qui éliminera les fonctions de chevauchement entre les RSOO de l'AAMC, de la CEMAC et de l'UEMOA. 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. La Décision et la Conclusion suivantes ont alors été adoptées :

**DECISION 2/8: COORDINATION AVEC L'AFI-CIS, LES RSOO ET LES COSCAP**

**Il est décidé que :**

- a) à titre de mécanisme de collaboration efficace entre le RASG AFI et les organisations régionales telles 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 afin de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des Etats; et
- b) le RASG AFI et ses organes auxiliaires soutiennent l'initiative visant à ce que les organisations de la région AFI dont les fonctions se chevauchent, telles que les RSOO de l'AAMAC, l'UEMOA et de la CEMAC, concluent un accord de coopération approprié pour éviter un dédoublement de leurs fonctions et se conformer à la Déclaration d'Abuja, conformément à la politique et aux lignes directrices de l'OACI.

## CONCLUSION 2/6 : COORDINATION AVEC L'AFI-CIS, LES RSOO ET LES COSCAP

### Il est conclu que:

**Les Etats, dans leurs efforts pour créer des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et/ou d'en faire partie, prennent note et se conforment à la disposition de la Déclaration de la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne qui s'est tenue à Abuja, au Nigeria en Juillet 2012 qui décourage l'appartenance à plus d'une telle organisation de ce genre ayant des fonctions similaires.**

### 8.3 Programmes de sécurité de piste

8.3.1 La réunion note que la Résolution A37-6 de l'Assemblée a demandé instamment aux Etats de mettre en place des mesures pour améliorer la sécurité des pistes, en établissant notamment des programmes de sécurité de piste qui utilisent une approche multidisciplinaire comprenant au moins des agences de réglementation, des exploitants d'aéronefs, des fournisseurs de services de la navigation aérienne, des exploitants d'aérodromes et des constructeurs d'aéronefs afin de prévenir et atténuer les effets des sorties de pistes et des incursions sur piste et d'autres accidents liés à la sécurité des pistes.

8.3.2 La réunion note que 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 était un premier pas important, dans la coordination des efforts au niveau mondial pour améliorer la sécurité de piste en identifiant ce qu'un État peut faire dans ce domaine, y compris en déterminant un cadre commun pour améliorer le niveau de la sécurité de piste. Le symposium mondial GRSS a recommandé la tenue de séminaires régionaux sur la sécurité de piste (RRSS), et à ce jour deux RRSS se sont tenus dans la Région AFI, au Cap, en Afrique du Sud les 29 et 30 octobre 2012 et à Agadir, au Maroc, du 10 au 12 avril 2013.

#### *Séminaires régionaux sur la sécurité de piste (RRSS)*

8.3.3 En général, les résultats et les recommandations des deux séminaires étaient que les États sont encouragés à établir des équipes de sécurité de piste (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 sur 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 la gestion du trafic aérien (ATC) pour obtenir l'engagement de celui-ci et pour fournir des éléments indicatifs. L'OACI s'est aussi engagée à élaborer un Manuel des Equipes de la sécurité de piste. Ce document est 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 aux autres parties prenantes intéressées par l'amélioration de la sécurité de piste.

8.3.4 Dans la région ESAF, un séminaire régional (RRSS) devrait se tenir à Entebbe du 11 au 15 novembre 2013 pour les Etats de la Communauté sous les auspices de l'OACI, CASSOA et AVIASSIST. On s'attend à ce que des RST soient établies dans tous les cinq Etats de la Communauté de l'Afrique de l'Est après ce séminaire ; le Bureau Régional ESAF de l'OACI se chargera du suivi de l'efficacité de ces RST. L'Afrique du Sud, quant à elle, a signalé qu'elle a déjà établi des RST à l'aéroport international O. Tambo de Johannesburg, à l'aéroport international du Cap et l'aéroport international King Shaka de Durban.

### *Réunions de l'Equipe de sécurité de piste (RST)*

8.3.5 Il est souligné que la réunion de la RST est l'élément le plus important du programme de sécurité de piste, 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 face-à-face conduit à une amélioration de la collaboration, à la résolution 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 des 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 2/7 : PROGRAMMES DE SECURITE DE PISTE**

**Il est conclu que:**

- a) Les États établissent des Equipes de sécurité de piste à tous les aéroports internationaux; et**
- b) Les Etats s'engagent à participer à des séminaires /ateliers et à d'autres activités de formation sur la sécurité de piste.**

#### **8.4 Ateliers IOSA**

8.4.1 Au titre du Point 8 - Autres Initiatives de sécurité, l'IATA présente une note de travail relative aux Ateliers IOSA. Cette note souligne la coopération mutuelle qui existe entre l'OACI et l'IATA en matière de sécurité aérienne et la comparaison de l'amélioration des compagnies certifiées IOSA. Durant les échanges, des explications sont fournies sur la valeur ajoutée qu'apportent les audits IOSA à la supervision régionale de la sécurité des Etats. En outre, il est souligné que la certification IOSA, en plus d'être un label qualité, renforce la confiance des compagnies d'assurances et des organismes de réglementation qui sont satisfaits du fait que des Normes et Pratiques Recommandées IOSA (ISARP) sont en conformité avec les SARP de l'OACI.

8.4.2 En conséquence, la réunion RASG-AFI/2 a adopté la Conclusion suivante :

#### **CONCLUSION 2/8: ATELIERS IOSA**

**Il est conclu que :**

**Les Etats africains mettent en œuvre l'exigence de se soumettre aux audits IOSA formulée par la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique (Abuja, 16 - 20 juillet 2012).**

## **8.5 Résultats de la Réunion ministérielle informelle AFI (Montréal, 23 septembre 2013)**

8.5.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat rend compte des résultats de la Réunion ministérielle AFI tenue au siège de l'OACI, à Montréal, Canada, le 23 septembre 2013, Les Ministres africains participant à la 38<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI ont été informés sur l'état du transport aérien et le niveau de la sécurité de l'aviation sur le continent, les réalisations du Plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) depuis sa mise en place en 2008 et les projets relatifs à sa poursuite et à son élargissement au cours du prochain triennat (2014-2016).

8.5.2 La réunion RASG-AFI/2 est informée que le rôle des gouvernements pour maximiser l'impact du transport aérien sur la croissance et le développement économique du continent a été souligné durant la rencontre. En outre, la nécessité de mettre en place des systèmes efficaces de supervision, soit individuellement par les Etats ou par une collaboration régionale sous forme d'organismes régionaux de supervision de sécurité (RSOO) a aussi été soulignée durant la session.

8.5.3 Les Ministres avaient également reçu des informations sur le Tableau de bord régional des performances qui sera utilisé pour suivre les progrès réalisés en vue d'atteindre les objectifs de sécurité de l'aviation adoptés durant la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique, tenue en juillet 2012 à Abuja, au Nigéria.

8.5.4 La réunion d'information avait également mis en exergue les activités clés entreprises dans le cadre du Plan AFI depuis sa mise en place en janvier 2008, pour aider les Etats africains à résoudre les carences en matière de supervision de la sécurité, y compris les 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.

8.5.5 La décision du Comité de pilotage du Plan AFI de poursuivre et d'élargir les activités du Plan AFI pour le triennat 2014-2016 en y incluant des domaines tels que les services de navigation aérienne (ANS), les aérodromes et les aides au sol (AGA), et les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) est accueillie très favorablement.

8.5.6 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 le programme. La réunion invite instamment les Etats AFI à continuer également de soutenir et de participer aux activités du Plan AFI pour améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans la Région.

8.5.7 Avec l'élargissement des activités du Plan AFI, la réunion exprime l'espoir qu'il y aura davantage d'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. La Conclusion suivante a été adoptée par la réunion :

### **CONCLUSION 2/9: MISE A JOUR SUR LE PLAN AFI ET D'AUTRES INITIATIVES DE SECURITE**

**Il est conclu que :**

**Les Etats continuent:**

- a) **de soutenir et de participer aux activités du Plan AFI pour améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans la région AFI.**
- b) **d'assurer l'engagement politique nécessaire pour résoudre, dès que possible, leurs carences en matière de sécurité et réaliser les objectifs du Plan AFI et les cibles de sécurité aérienne d'Abuja.**

## **Point 9: Coordination entre les Groupes régionaux**

### **9.1 Coordination entre les RASG**

9.1.1 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 les différentes régions de l'OACI. En outre, il est nécessaire d'assurer la coordination entre les RASG et les Sections pertinentes du siège de l'OACI et d'autres groupes régionaux existants tels que les PIRG, les COSCAP, les RSOO, etc.

9.1.2 La réunion est informée de la réunion mondiale de coordination des PIRG et de RASG qui s'est tenue au siège de l'OACI Montréal, Canada en mars 2013. Cette réunion a convenu de fixer des priorités régionales et de cibles conformes aux nouvelles versions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ainsi que de 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 de 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 la décision d'élaborer des objectifs cibles de performance de la sécurité comme ceux qui existent déjà dans la région AFI pour toutes les autres régions, la proposition d'organiser des réunions mondiales de coordination de façon périodique, et une proposition de mettre en place des équipes de coordination des RASG par la Conférence ministérielle AFI de juillet 2012.

9.1.3 La réunion RASG-AFI/2 prend note des informations fournies et convient d'appuyer le travail en cours de l'OACI sur l'établissement des mécanismes de coordination appropriés entre les RASG et avec les PIRG et le siège de l'OACI. La décision suivante a alors été proposée.

### **DECISION 2/9: COORDINATION ENTRE LES RASG**

**Il est décidé que :**

**Le RASG-AFI appuie le travail en cours de l'OACI sur les mécanismes de coordination proposés entre les RASG, et avec les PIRG et l'OACI.**

### **9.2 Coordination entre APIRG et le RASG-AFI**

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 le RASG-AFI et l'APIRG afin d'éviter des 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 doublons.

9.2.3 La note rappelle que la réunion RASG-AFI/1, qui s'est tenue à Kampala, est convenue des répartitions de tâches suivantes :

- a) La surveillance de la sécurité du RVSM, le QMS, la coordination civile/militaire et le SAR continuent de faire partie du programme de travail de l'APIRG ;
- b) Les questions de sécurité directement liées à l'exploitation des vols, 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) , la compétence en langue anglaise (ELP) et les questions relatives aux situations d'urgence dans l'espace aérien continueront d'être inclus dans les programmes de travail aussi bien du RASG-AFI que de l'APIRG, pendant un certain temps.

9.2.4 Cependant la note indique clairement que la planification sera initiée à l'avenir lorsque le RASG-AFI aura suffisamment mûri, pour adopter une approche systémique afin que le RASG-AFI traite des questions de sécurité d'un point de vue intégré, comprenant les travaux relatifs à l'exploitation des vols et à la sécurité de l'ATM, qui sont actuellement traités 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 en conséquence cet aspect a été inclus dans les Termes de référence (TDR) aussi bien du RASG/AFI que de l'APIRG.

9.2.6 La réunion note qu'il est nécessaire d'établir un mécanisme efficace pour que les deux groupes puissent échanger des informations et convenir en temps opportun de la manière de traiter des chevauchements réels ou potentiels des responsabilités. A cet égard, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

## **DECISION 2/10: COORDINATION ENTRE L'APIRG ET LE RASG- AFI**

**Il est décidé :**

**qu'afin de faciliter la coordination entre les deux Groupes ainsi qu'entre leurs organes auxiliaires l'APIRG et le RASG-AFI échangent des informations sur les résultats de leurs réunions et activités les plus récentes.**

### **9.3 Résultats de la dix-neuvième Réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/19)**

*Mise en œuvre du Plan d'action pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne AFI aligné sur la Méthodologie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI*

9.3.1 La réunion RASG-AFI/2 prend note de la Recommandation 6/1 de la Douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/12) – *Cadre de performance régional – méthodologies et outils de planification*, 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

9.3.2 La réunion RASG-AFI/2 est 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 appelle 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 de la mise en œuvre et les avantages y afférant ; et
- c) à identifier les problèmes de mise en œuvre.

9.3.3 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 (mars 2013), la Réunion APIRG/19 a adopté un Plan d'action régional AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne. Ce plan est assorti de priorités, d'objectifs, de défis et de critères/indicateurs pour mesurer les progrès de la mise en œuvre et les améliorations opérationnelles pour tous les dix-huit (18) modules du Bloc 0 de l'ASBU applicables pour la région AFI. Quinze Formulaires de compte rendu de la navigation aérienne (ANRF) ont été conçus pour les modules recommandés, et 3 autres ANRF doivent être complétés pour des modules spécifiques.

9.3.4 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 l'aviation (RASG-AFI, Plan AFI) et d'autres initiatives pertinentes de sécurité de la Région AFI

9.3.5 La réunion RASG-AFI/2 reconnaît que les modules du Bloc 0 liés à la sécurité appuient la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité de haut-niveau adoptés par la Conférence ministérielle d'Abuja de 2012, ainsi que l'importance d'assurer un renforcement des capacités par le biais d'ateliers et de séminaires organisés à l'intention des États AFI et des partenaires régionaux selon les besoins, à différents niveaux des ASBU.

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



9.3.7 Compte tenu de ce qui précède, la réunion RASG-AFI/2 a adopté la Conclusion suivante :

**CONCLUSION 2/11: MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION AFI POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE ALIGNE SUR LA METHODOLOGIE DE MISES A NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTEME DE L'AVIATION (ASBU) DE L'OACI.**

**Il est conclu que :**

**Le RASG-AFI examine la question de la mise en œuvre des modules pertinents du Bloc 0 des ASBU liés à la sécurité identifiés par la réunion APIRG/19, en coordination avec l'APIRG et les organismes et mécanismes régionaux de sécurité de l'aviation pertinents.**

**Point 10: Questions diverses**

*Date et lieu de la Réunion RASG-AFI/3*

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

-----