



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI**  
**(Matsapha, Manzini, Swaziland, 8 to 9 novembre 2010)**

**Point 2 de l'ordre du jour: Sécurité de l'aviation**

**2.2: Établissement d'un groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI)**

**ÉTABLISSEMENT D'UN GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LA  
REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (RASG-AFI)**

*(Présentée par le Secrétariat)*

**RESUME ANALYTIQUE**

Cette note de travail présente la structure et le mandat proposés pour le groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI), pour examen et discussion.

La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 5.

**1. INTRODUCTION**

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

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

1.3 L'objet principal du groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI) serait d'élaborer une stratégie intégrée, fondée sur les données, et mettre en œuvre un programme de travail qui appuie le cadre de performance régional pour la gestion de la sécurité de façon à réduire le risque d'accidents mortels dans la Région AFI, et de promouvoir de nouvelles initiatives de l'OACI, des gouvernements et de l'industrie à travers le continent dans l'esprit du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). L'établissement du RASG-AFI ne se limitera pas à susciter la sensibilisation sur des questions de sécurité dans la région; mais il fournira aussi un mécanisme pour leur résolution.

## 2. STRUCTURE REGIONALE PROPOSEE

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

2.2. La nécessité d'un partenariat sera un élément-clé pour assurer le succès du groupe régional de sécurité de l'aviation pour la Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI). Le GASP et la GASR sont fondés sur le principe du partenariat, et à ce titre, il est indispensable que l'ensemble des acteurs concernés jouent un rôle dans la planification et l'exécution de toute activité visant à améliorer la sécurité dans le domaine d'intervention considéré. Outre l'OACI, les acteurs du secteur de l'aviation civile sont les États, les compagnies aériennes/exploitants, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les avionneurs et les équipementiers, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organisations internationales, les organismes de formation et les représentants de l'industrie. L'engagement de tous les acteurs est indispensable à l'amélioration de la sécurité.

## 3. ÉTABLISSEMENT DES RASG

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

3.2 **Ressources.** Une fois les RASG créés, il faudra un administrateur pour chacun des bureaux régionaux. À l'heure actuelle, l'effectif de tous les bureaux régionaux comprend un Administrateur, Sécurité des vols. Le soutien supplémentaire pour les réunions des RASG serait assuré en faisant appel à du personnel du siège. Les dépenses afférentes aux réunions des RASG (y

compris les frais de déplacement et les indemnités journalières de subsistance du fonctionnaire du siège chargé du soutien des réunions) seront financées au moyen des fonds prévus pour les réunions régionales, qui seront augmentés selon qu'il convient, pour les RASG et pour les PIRG.

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

#### 4. CONCLUSION

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

#### 5. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

5.1 La réunion est invitée a:

- a) noter la décision du Conseil de l'OACI concernant l'établissement du RASG-AFI; et
- b) examiner le mandat du RASG-AFI tel qu'il figure en Appendice, et élaborer une structure organisationnelle appropriée.

-----

## APPENDICE

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

#### 1. ÉTABLISSEMENT

1.1 Comme dans le cas du mécanisme du groupe régional de planification et de mise en œuvre (APIRG), le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique-Océan Indien (RASG-AFI) est établi et se réunira selon les besoins. Le RASG-AFI sera responsable de la coordination et du suivi de 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 d'un RASG sont les suivants :

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

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

2.2.1 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.

2.2.2 Les membres et les observateurs agiront comme des partenaires au sein des RASG, et leur engagement commun est une condition du succès de l'amélioration de la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale. Les directeurs régionaux rempliront les fonctions de secrétaire des RASG.

2.2.3 Les deux directeurs régionaux de la Région se partagent sans possibilité de cumul les fonctions de secrétaire du RASG et de secrétaire d'APIRG afin d'équilibrer les responsabilités du Secrétariat entre ces deux groupes.

### 3. RESSOURCES

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

3.2 Le RASG-AFI désignera les deux experts régionaux chargés de la sécurité des vols pour servir comme point focal pour toutes les activités du RASG-AFI et suivre les progrès, et proposer l'assistance la ou cela est nécessaire.

### 4. PROGRAMME DE TRAVAIL

4.1 Le RASG établira et exécutera un programme de travail qui appuie un cadre régional de performance en vue d'une gestion de la sécurité sur la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR). 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 maintien de la navigabilité (COSCAP) et les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), et il appuiera l'établissement et le fonctionnement d'un système régional de sécurité fondé sur les performances en :

- analysant les renseignements sur la sécurité et les dangers concernant l'aviation civile au niveau régional et examinant les plans d'action établis dans la région pour faire face aux dangers constatés ;
- facilitant le partage des renseignements sur la sécurité et des expériences entre tous les acteurs ;
- réduisant les cas de double emploi en encourageant la collaboration, la coopération et le partage des ressources ;
- assurant le suivi des activités du GASP/de la GASR, selon les besoins ;
- assurant la coordination sur les questions de sécurité avec APIRG et les autres PIRG concernés;
- fournissant une rétro-information à l'OACI en vue de l'amélioration continue et de la tenue à jour du cadre de sécurité mondial.