



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Septième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — Océan indien (RASG-AFI/7)

(Réunion virtuelle — 5 novembre 2021)

Point 2 de l'ordre du jour : Suivi des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6.

Examen des résultats des réunions RASC/6 et RASC/7 et état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6.

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>La présente note de travail résume les résultats des réunions RASC/6 et RASC/7, et fait le point sur la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>
<p>RÉFÉRENCE : Rapport de la réunion RASC/6 ; Rapport de la réunion RASC/7 ; Manuel de procédures du RASG-AFI.</p>
<p>Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité de l'OACI.</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La sixième réunion et la septième du Comité directeur (RASC/6 et RASC/7) se sont tenues, respectivement, le 1^{er} juillet 2021 et le 12 octobre 2021.

1.2 M. Barry Kashambo, Directeur du Bureau régional Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI et Secrétaire du RASG-AFI, a présidé les deux réunions, assisté de M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI et Secrétaire de l'APIRG, ainsi que des experts des deux bureaux régionaux (WACAF et ESAF). La réunion RASG/6 a été présidée par a Moses Tiffa Baio, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone, deuxième Vice-président du RASG-AFI et Co-président du RASC ; et la réunion RASG/7 a été présidée par M. Kawai Blessing, Chef d'équipe Afrique australe, orientale, occidentale et centrale, Directeur-adjoint chargé de la sécurité et des opérations de vol (AML-RDEL-AFRICA), de l'IATA, et troisième Vice-président du RASG-AFI et Co-président du RASC.

2. ANALYSE

Résultats de la réunion RASG/6

2.1 La réunion a adopté les conclusions et les décisions suivantes :

Conclusion 6/1 de la réunion RASC/6 : Projets et initiatives essentiels du RASG-AFI.

Dans le but d'évaluer l'impact des divers projets et activités critiques sur les États bénéficiaires, il est conclu que :

- a) L'OACI augmente ses ressources afin de pouvoir impliquer plus d'États dans la planification annuelle des activités de l'USOAP-CMA ;
- b) Accroître le financement pour la mise en œuvre des activités des SST afin d'intensifier les activités et y faire participer plus d'États bénéficiaires ;
- c) Les parties prenantes accroissent les activités de haut niveau et s'engagent à résoudre la SSeC identifiée en Érythrée au plus tard le 30 juin 2022.

Conclusion 6/2 de la réunion RASG/6 : Participation du Conseil international des aéroports (ACI) aux projets de certification des aéroports du Plan AFI.

Il est conclu que,

Dans le but de surmonter les difficultés rencontrées par les exploitants d'aéroport en collaboration avec les organismes de réglementation dans le processus de certification des aéroports ;

L'OACI est priée d'inviter l'ACI à participer aux projets de certification des aéroports du Plan AFI.

Conclusion 6/3 de la réunion RASG/6 : Examen du mandat du Fonds de développement des ressources humaines (HRDF).

Il est conclu que,

Afin d'utiliser efficacement le fonds HRDF pour le développement des ressources humaines dans la Région ;

La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) achève l'examen du mandat du fonds HRDF et partage ses conclusions avec toutes les parties prenantes au plus tard le 31 décembre 2021.

Décision 6/1 de la réunion RASC/6 : Fourniture des données sur les États qui se sont dotés de politiques, de programmes et de plans de formation.

Il est décidé que,

Dans le but d'utiliser efficacement les ressources du fonds HRDF de l'Union africaine pour le renforcement des capacités en ressources humaines dans la région ;

- a) Le RASC est instamment prié d'examiner et de fournir des données sur les États membres du RASG-AFI qui se sont dotés de politiques, de programmes et de plans de formation ; et de fournir l'assistance à ceux qui ne l'ont pas encore fait ;
- b) Le RASG-AFI établit un lien solide entre le Groupe et le développement des ressources humaines.

Conclusion 6/4 de la réunion RASC/6 : Utilisation du Fonds de la Banque africaine de développement (BAD) pour soutenir les États membres du MUTAA qui ont besoin d'appui.

Il est conclu que,

Dans le but d'utiliser à bon escient le Fonds de la BAD pour soutenir les États membres du MUTAA qui en ont besoin,

Le Secrétariat de l'OACI coordonne et collabore avec la CAFAC sur les modalités d'utilisation efficace du Fonds de la BAD pour soutenir les États membres du MUTAA qui en ont besoin, au plus tard le 31 décembre 2021.

Décision 6/2 de la réunion RASC/6 : Mise en œuvre dans les délais des conclusions et décisions du RASG-AFI

Il est décidé que,

Dans le but de garantir la mise en œuvre des conclusions et décisions du RASG-AFI dans les délais fixés :

- a) Le Comité directeur du RASG-AFI (RASC) établit des mécanismes résilients aux crises ;*
- b) Le Secrétariat assure le suivi rapide et veille à la mise en œuvre de toutes les questions ouvertes qui figurent dans la liste des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6 et renvoie au Programme des travaux futurs du Groupe les questions qui l'imposent.*

Résultats de la réunion RASC/7

2.2 Les conclusions et les décisions suivantes ont été adoptées par la réunion :

Conclusion 7/1 de la réunion RASC/7 : Résolution de la SSeC identifiée en Érythrée.

Il est conclu que :

Pour résoudre la SSC en suspens n Érythrée au plus tard le 30 juin 2022 :

- a) Le Bureau ESAF de l'OACI est invité instamment à coopérer avec l'Érythrée dans la résolution de la SSC en suspens en utilisant des moyens d'atténuation en suspendant ou en retirant l'AOC accordée à l'exploitant aérien concerné.*
- b) L'OACI et les partenaires sont priés instamment de soutenir l'appropriation des financements provenant soit du fonds SAFE, du Plan AFI, ou d'autres partenaires financiers pour une mise en œuvre effective des projets du Plan AFI, et de résoudre en particulier la SSC identifiée en Érythrée.*
- c) L'État de l'Érythrée est invité instamment à solliciter ou accepter l'assistance fournie par des parties prenantes identifiées afin de résoudre la SSC identifiée sur son territoire et tout autre problème de sécurité identifié ; et d'instaurer une culture positive de la sécurité, y compris le partage et l'échange des données et des informations de sécurité, surtout à travers le cadre en ligne de l'USOAP-CMA et les lettres aux États, ainsi qu'avec la CAFAC.*

Conclusion 7/2 de la réunion RASC/7 : Mise en œuvre du projet des programmes nationaux de sécurité (PNS) par le RASG-AFI.

Il est conclu que,

Pour atteindre les cibles de la mise en œuvre des PNS fixées dans l'édition 2020-2022 du GASP (Cible 3.1 : invite tous les États à mettre en place les fondements d'un PNS d'ici 2022 ; Cible 3.2 : préconise la mise en œuvre d'un PNS efficace d'ici 2025), les États AFI sont invités instamment à :

- a) Élaborer et/ou mettre à jour les plans d'actions correctives de l'OLF associés aux PQ de base et réviser toutes les questions de l'analyse des écarts qui figurent dans l'iSTARS.*
- b) Soutenir la mise en œuvre du projet des PNS, notamment la mise à disposition des experts identifiés afin qu'ils participent aux mécanismes de collaboration.*

Conclusion 7/3 de la réunion RASC/7 : Certification des aéroports internationaux dans les États membres du RASG-AFI.

Il est conclu que,
Dans le but de progresser vers la cible régionale consistant à certifier tous les aéroports internationaux, d'ici 2021, les États membres du RASG-AFI sont encouragés à :

- a) œuvrer énergiquement pour la certification de leurs aéroports internationaux ;*
- b) actualiser l'état de leurs aérodromes publiés dans l'eANP qui ne sont ni utilisés pour les vols internationaux ni conformes aux SARP pertinentes, afin d'éviter leurs répercussions négatives sur le pourcentage global d'aérodromes certifiés dans la Région.*

Les propositions suivantes ont été formulées pour la restructuration des organes auxiliaires du RASG-AFI (les SST) :

- SST Système national de supervision de la sécurité (SSO-SST).
- SST Questions de sécurité opérationnelle (OSI-SST).
- SST Programmes nationaux de sécurité (SSP — SST).
- SST Services de navigation aérienne (ANS — SST).

En approuvant la restructuration proposée du mandat des SST dans l'**Appendice-1** à la présente note de travail, la réunion RASC/7 a formulé les décisions et les conclusions suivantes :

Décision 7/1 du RASC/7 : Restructuration des organes auxiliaires du RASG-AFI (SST)

Il est décidé que,

Pour mieux harmoniser les fonctions des SST avec les objectifs et les cibles de l'édition en cours du Plan actuel pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2020-2022), et ainsi faciliter l'évaluation des performances en ce qui concerne la mise en œuvre de ces objectifs, la réunion RASG-AFI/7 :

- a) Approuve la proposition de restructuration des SST et de l'Appendice connexe ci-joint sur leur mandat ;*
- b) Prie instamment le Secrétariat d'achever la mise en place et la répartition des tâches pour l'élaboration et la mise en œuvre ultérieure du Plan pour la sécurité de l'aviation dans la Région AFI (RASG-AFI). Les États, l'industrie et d'autres parties prenantes doivent être impliqués dans les tâches réparties.*

Conclusion 7/4 de la réunion RASC/7 : Restructuration des organes auxiliaires du RASG-AFI (SST).

Il est conclu que,

Dans le but de mieux harmoniser les fonctions des SST avec les objectifs et les cibles de l'édition en cours du Plan actuel pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2020-2022), et ainsi faciliter l'évaluation des performances qui concerne la mise en œuvre de ces objectifs, la réunion RASG-AFI/7 :

prie les parties prenantes de participer activement aux missions et activités des SST ; et de maintenir voire accroître leur appui aux SST, surtout en leur fournissant les ressources dont elles ont besoin.

2.3 État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6 — Dans le cadre du processus de suivi des résultats des réunions du RASG-AFI, l'évaluation des progrès dans la mise en œuvre des conclusions et des décisions est effectuée par le

RASC. À cet égard, l'aperçu global de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/6 est présenté sous forme de tableau qui met en évidence le titre de chaque conclusion/décision de la réunion RASG-AFI/6, des résultats attendus, et de l'état d'avancement de la mise en œuvre, joint en **Appendice 2** à la présente note de travail. Au 30 septembre 2021, **3** conclusions et **2** décisions étaient en suspens ; **9** conclusions et **4** décisions étaient **en cours**, **aucune** conclusion n'était achevée et **2** décisions étaient achevées.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

La réunion est invitée à :

- a) Approuver les conclusions et les décisions adoptées par les réunions RASC/6 et RASC/7 et résumés dans la présente note de travail ;
- b) Prendre acte de l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et des décisions de la réunion RASG-AFI/6 ci-joint en Appendice 2.
- c) Examiner les points en suspens et fournir des orientations supplémentaires sur les mesures/initiatives visant à améliorer le programme des travaux/le plan d'action du RASG-AFI.

APPENDICE-1 :

GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION – RÉGION AFRIQUE — OCÉAN INDIEN (RASG-AFI) — ORGANES auxiliaires

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le but de soutenir le Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — Océan indien (RASG-AFI) dans ses initiatives dans le domaine de la sécurité, le Groupe peut créer des organes auxiliaires (équipes de soutien de la sécurité) pour exécuter le programme des travaux du RASG-AFI en se penchant sur des questions précises qui nécessitent une expertise technique détaillée. Un organe auxiliaire est créé lorsqu'il a été clairement établi qu'il sera en mesure d'apporter une contribution importante aux travaux nécessaires. Un organe auxiliaire est dissous par le RASG-AFI lorsqu'il a achevé les tâches qui lui sont confiées ou si ces tâches ne peuvent pas être nécessairement poursuivies.

1.2 Les équipes de soutien de la sécurité (SST) travaillent en coordination avec le Comité directeur du RASG-AFI (RASC) et sous son égide. Les SST devraient remplir leurs missions en élaborant des stratégies d'atténuation à travers du plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASG-AFI), basé sur la collecte et le traitement des données et des informations de sécurité. Ces stratégies d'atténuation seront axées sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), les initiatives correspondantes en matière de sécurité (SSEI) et la Feuille de route associée pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) qui sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique dans la réalisation des cibles du GASP, à travers un cadre structure et commun à toutes les parties prenantes.

1.3 Les SST doivent être composées de spécialistes ou d'experts des questions examinées. Ces spécialistes devraient jouir de l'expérience pertinente dans le domaine concerné. Les secrétaires des SST établis par le Groupe seront nommés par le Secrétaire du RASG-AFI.

1.4 Des propositions sont présentées dans la présente note de travail pour la restructuration des SST existantes, à savoir : la SST Préoccupations significatives de sécurité (SST-SSC) ; la SST Éléments fondamentaux de supervision de la sécurité (SST-FSO) ; la SST Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation (SST-AIG) ; et la SST Problèmes de sécurité émergents (SST-ESI), créer afin de mieux harmoniser leurs fonctions avec le GASP.

2. MANDAT DES ÉQUIPES DE SOUTIEN DE LA SÉCURITÉ

2.1 SST Système national de supervision de la sécurité (SST-SSO).

2.1.1 Objectif de la SST-SSO :

Cette SST a pour objectif de soutenir les États dans la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux du système de supervision de la sécurité d'un État, y compris les indices de sécurité de l'exploitation, de la navigation aérienne et des stratégies de soutien ; prévenir les SSC et résoudre les SSC existantes dans un délai précis. La priorité sera accordée aux États ayant des SSC en suspens et à ceux dont le score d'EI est faible afin de les aider à atteindre la cible correspondante de la Région AFI, conformément à l'édition actuelle du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) :

Objectif 2 : Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité ;

Objectif 4 : Intensifier la collaboration au niveau régional ;

Objectif 5 : Développer l'utilisation de programmes de l'industrie.

À cet égard, l'équipe doit :

- a) Analyser la sécurité en se fondant sur les données pour les risques identifiés par le RASG-AFI en utilisant les domaines de performance et les meilleures pratiques de l'OACI, des États et de l'industrie qui figurent dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- b) Identifier d'éventuelles mesures d'atténuation et recommander des mesures de mise en œuvre ;
- c) Recommander l'élaboration et l'exécution de propositions de projets réalisables fondés sur les mesures d'atténuation prioritaire avec des objectifs bien définis (y compris des outils, pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposée) et des délais précis définis et proposés au RASG-AFI pour des mesures supplémentaires. Il faut aussi accorder une attention supplémentaire aux questions organisationnelles et opérationnelles, ainsi qu'à l'évaluation des performances en matière de sécurité, le cas échéant.

2.1.2 Composition:

- États membres de l'OACI et du RASG-AFI ;
- CAFAC ;
- RSOO/RAIO ;
- AESA, FAA, etc. ;
- Partenaires de financement ;
- D'autres organisations ou entités représentatives impliquées directement dans la sécurité de l'aviation peuvent être invitées à adhérer au groupe de travail soit comme membre à part entière ou en qualité d'observateur, en fonction de la décision du Secrétariat du RASG-AFI

2.1.3 Rôles et responsabilités:

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI serviront de secrétariat ;
- b) Les membres de la SST-SSO apportent leur expertise technique à l'analyse et à l'identification de mesures d'atténuation exécutables pour les risques identifiés dans la Région AFI, surtout pour éviter l'émergence de préoccupations significatives de sécurité (SSeC).

2.1.4 Méthodes/Modalités de travail :

La SST-SSO exécute le programme des travaux du RASG-AFI en examinant des questions précises conformément au Manuel de procédures du RASG-AFI.

2.2 Équipe de soutien de la sécurité Questions de sécurité opérationnelle (SST-OSI).

2.2.1 Objectif de la SST — OSI :

Cette équipe est chargée d'aider les États à réduire progressivement le taux d'accidents et d'incidents graves dans la Région Afrique — Océan indien en s'attaquant d'abord aux catégories à risque élevé (HRC) et en atténuant le risque décès dus aux sorties de piste (RE), aux incursions sur piste (RI), et aux impacts sans perte de contrôle (CFIT), aux pertes de contrôle en vol (LOC-I) et aux collisions en vol (MAC). L'équipe aidera aussi les États à établir et maintenir un cadre réglementaire et des orientations techniques pour l'exploitation et l'intégration des systèmes d'aéronef télé-piloté (RPAS) dans le système classique de gestion du trafic aérien aux niveaux national et régional. L'objectif ultime est d'atteindre les cibles pertinentes de la Région AFI et les objectifs et les cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) :

Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle ;

Objectif 5 — Développer l'utilisation de programmes de l'industrie.

À cet égard, l'équipe devrait :

- a) Analyser la sécurité en se fondant sur les données pour les risques identifiés par le RASG-AFI en utilisant les domaines de performance et les meilleures pratiques de l'OACI, des États et de l'industrie qui figurent dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- b) Partager les rapports sur l'exploitation des RPAS entre les parties prenantes de la Région AFI ;
- c) Mettre en place un tableau de bord AFI, collecter périodiquement les données et utiliser les indicateurs de performance pour maintenir le tableau de bord qui devrait être disponible aux États membres ;
- d) Assurer le suivi des indicateurs de performance et partager les données avec d'autres SST. Si des écarts sont relevés par rapport aux performances attendues en ce qui concerne ces indicateurs, d'autres SST en seront informés pour une analyse plus poussée ;
- e) Fournir des informations régionales clés de l'année précédente au rapport annuel du RASG-AFI ;
- f) Proposer périodiquement des mises à jour du Plan régional AFI pour la sécurité de l'aviation en vue de son harmonisation avec l'édition actuelle du GASP ;
- g) Adopter et utiliser des éléments indicatifs relatifs aux problèmes de sécurité qui se posent ;
- h) Identifier d'éventuelles mesures d'atténuation et recommander des mesures pour leur mise en œuvre ;
- i) Recommander l'élaboration et l'exécution de propositions de projets réalisables fondés sur les mesures d'atténuation prioritaire avec des objectifs bien définis (y compris des outils, pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées) et des délais précisés définis et proposés au RASG-AFI pour des mesures supplémentaires. Il faut aussi accorder une attention supplémentaire aux questions organisationnelles et opérationnelles, ainsi qu'à l'évaluation des performances en matière de sécurité, surtout lorsqu'elles ont un lien avec les HRC (RE, RI, CFIT, LOC-I, et MAC).

2.2.2 Composition:

- États membres du RASG-AFI
- IATA
- ACI
- CANSO
- CAFAC
- AFRAA
- ASECNA
- Constructeurs d'aéronefs
- D'autres organisations ou entités représentatives impliquées directement dans la sécurité de l'aviation peuvent être invitées à adhérer au groupe de travail soit comme membre à part entière ou en qualité d'observateur, en fonction de la décision du Secrétariat du RASG-AFI.

2.2.3 Rôles et responsabilités:

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI servent de secrétariat ;
- b) Les membres de la SST-OSI apportent leur expertise technique à l'analyse et à l'identification des mesures d'atténuation réalisables pour les risques identifiés dans la Région AFI.

2.2.4 Méthodes/Modalités de travail :

La SST-OSI exécute le programme des travaux du RASG-AFI en examinant des questions précises conformément au Manuel de procédures du RASG-AFI.

2.3 Équipe de soutien de la sécurité Programmes nationaux de sécurité (SST – PNS)

2.3.1 Objectif de la SST-PNS :

L'objectif de cette équipe est d'aider les États dans la mise en place de programmes nationaux de sécurité efficaces afin d'atteindre la cible AFI de sécurité pertinente et les objectifs et les cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) :

Objectif 3 : Mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité efficaces ;

Objectif 4 : Intensifier la collaboration au niveau régional ;

Objectif 5 : Développer l'utilisation de programmes de l'industrie.

À cet égard, l'équipe devrait :

- a) Analyser la sécurité en se fondant sur les données pour les risques identifiés par le RASG-AFI en utilisant les domaines de performance et les meilleures pratiques de l'OACI, des États et de l'industrie qui figurent dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- b) Identifier d'éventuelles mesures d'atténuation et recommander des mesures de mise en œuvre ;
- c) Recommander l'élaboration et l'exécution de propositions de projets réalisables fondés sur les mesures d'atténuation prioritaire avec des objectifs bien définis (y compris des outils, pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées) et des délais précis définis et proposés au RASG-AFI pour des mesures supplémentaires. Il faut aussi accorder une attention supplémentaire aux questions organisationnelles et opérationnelles, ainsi qu'à l'évaluation des performances en matière de sécurité, le cas échéant.

2.3.2 Composition :

- États membres du RASG-AFI ;
- CAFAC ;
- RSOO ;
- AESA, FAA, etc. ;
- D'autres organisations ou entités représentatives impliquées directement dans la sécurité de l'aviation peuvent être invitées à adhérer au groupe de travail soit comme membre à part entière ou en qualité d'observateur, en fonction de la décision du Secrétariat du RASG-AFI.

2.3.3 Rôles et responsabilités :

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI servent de secrétariat ;
- b) Les membres de la SST — PNS apportent leur expertise technique à l'analyse et à l'identification des mesures d'atténuation réalisables pour des risques identifiés dans la Région AFI.

2.3.4 Méthodes/Modalités de travail :

La SST-PNS exécute le programme des travaux du RASG-AFI en examinant des questions précises conformément au Manuel de procédures du RASG-AFI.

2.4 SST—Services de la navigation aérienne (ANS — SST)

2.4.1 Objectif de la SST — ANS :

L'objectif de la SST-ANS est d'aider les États à établir et à maintenir des infrastructures adéquates de navigation aérienne afin de soutenir des opérations sûres de l'aviation, y compris un système efficace et efficient de gestion de l'information aéronautique aux niveaux national et régional pour obtenir des informations aéronautiques fiables auprès de sources fiables et atteindre les cibles de la Région AFI et les objectifs pertinents du GASP, et en particulier :

Objectif 4 — Intensifier la collaboration au niveau régional

Objectif 6 — Assurer la mise en place d'infrastructures appropriées en appui à la sécurité opérationnelle.

À cet égard, l'équipe devrait se pencher sur les questions suivantes :

- a) Améliorer la sécurité dans les domaines des services de navigation aérienne (ANS), de la gestion du trafic aérien (ATM), des procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation des aéronefs (PANS-OPS), des services d'informations aéronautiques (AIS), des cartes aéronautiques (Chart), des communications, navigation et surveillance (CNS), de l'information météorologique (MET) , et des recherches et sauvetage (SAR).
- b) Analyser la sécurité en se fondant sur les données pour les risques identifiés par le RASG-AFI en utilisant les domaines de performance et les meilleures pratiques de l'OACI, des États et de l'industrie qui figurent dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et :
 - i. Partager les rapports sur les plans de vol manquants entre les parties prenantes de l'aviation ;
 - ii. Examiner les meilleures pratiques existantes en matière d'amélioration de la sécurité et de la supervision des ANS et d'autres éléments indicatifs pertinents ;
 - iii. Examiner les initiatives existantes de renforcement de la sécurité (SEI) liées à la sécurité et la supervision des ANS, et s'ils sont disponibles, des plans détaillés de mise en œuvre, y compris les résultats, élaborés par d'autres groupes régionaux de sécurité de l'aviation (y compris d'autres RASG et PIRG) ;
 - iv. Élaborer et proposer des SEI relatives aux la sécurité et la supervision des ANS dans la Région AFI ;
 - v. Assurer la coordination des activités avec l'APIRG et ses organes auxiliaires dans les domaines de la sécurité, le cas échéant ;
 - vi. Analyser la liste des carences de la navigation aérienne.
 - vii. Mettre en place les installations et les procédures permettant de fournir en temps utile les informations MET dont les centres d'information de vol, les centres de contrôle régional, les unités de contrôle d'approche, les tours de contrôle des aérodromes, et les stations de communications ont besoin.
 - viii. Maintenir une collaboration étroite avec les parties prenantes, notamment les utilisateurs des informations météorologiques, l'organisation météorologique mondiale (OMM) et les autres partenaires impliqués dans le domaine de MET.
- c) Identifier d'éventuelles mesures d'atténuation et recommander des mesures de mise en œuvre ;
- d) Recommander l'élaboration et l'exécution de propositions de projets réalisables fondés sur les mesures d'atténuation prioritaire avec des objectifs bien définis (y compris des outils, pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées) et des délais précis définis et proposés au RASG-AFI pour des mesures supplémentaires. Il faut aussi accorder une attention supplémentaire aux questions organisationnelles et opérationnels, ainsi qu'à l'évaluation des performances en matière de sécurité, le cas échéant.

2.4.2 **Composition :**

- États membres du RASG-AFI
- IFALPA
- IFATCA
- Constructeurs d'aéronefs
- CAFAC
- OMM
- D'autres organisations ou entités représentatives impliquées directement dans la sécurité de l'aviation peuvent être invitées à adhérer au groupe de travail soit comme membre à part entière ou en qualité d'observateur, en fonction de la décision du Secrétariat du RASG-AFI.

2.4.3 **Rôles et responsabilités :**

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI servent de secrétariat ;
- b) Les membres de la SST — ANS apportent leur expertise technique à l'analyse et à l'identification des mesures d'atténuation réalisables pour des risques identifiés dans la Région AFI.

2.4.4 **Méthodes/Modalités de travail :**

La SST-ANS exécute le programme des travaux du RASG-AFI en examinant des questions précises conformément au Manuel de procédures du RASG-AFI.

--FIN —