



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Dixième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique - océan Indien (RASG-AFI/10)

7 novembre 2024

Point 4 : **État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs du GASP, notamment les priorités définies pour la Région du RASG-AFI**

4.2 Plan régional de sécurité de l'aviation pour le RASG-AFI (RASP-AFI) et initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) associées

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
<p>Cette note de travail fait le point sur la mise en œuvre du RASP-AFI et des SEI connexes.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>	
Références :	<ul style="list-style-type: none"> • Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Doc 10004), édition 2023-2025. • Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161), édition 2023-2025. • Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10131), deuxième édition, 2022. • Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10162), première édition, 2023. • Plan régional de sécurité de l'aviation – Région AFI (RASP-AFI); • Manuel de procédures du RASG-AFI
Objectifs stratégiques	<p>A—Sécurité,</p> <p>B – Capacité et Efficacité de la navigation aérienne</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique océan Indien (RASG-AFI/9) tenue du 6 au 10 novembre 2023 a approuvé le RASP de la région AFI afin d'orienter les activités de mise en œuvre dans la Région AFI (Décision 9/04 de RASG-AFI/9)

1.2 Le RASP-AFI, édition 2023-2025 reconnaît et soutient l'édition 2023-2025 du GASP en adoptant les six objectifs et les cinq catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-RHC), en plus des objectifs et des catégories d'événements à risque élevé spécifiques à la Région comme catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC). La Région reconnaît la nécessité de faire évoluer sa stratégie de sécurité et de veiller sur son efficacité et son efficacité soutenues dans un environnement réglementaire, économique et technique en constante évolution.

2. ANALYSE

2.1 La vision du RASP-AFI est d'atteindre et de maintenir l'objectif de sécurité ambitieux de zéro décès en aviation commerciale d'ici 2030 et au-delà. Le Plan a pour but d'améliorer continuellement les performances et la résilience de la sécurité de l'aviation en créant un cadre de collaboration pour les États et l'industrie. Cet objectif est soutenu par une série d'objectifs :

L'objectif 1 est de réduire continuellement les risques de sécurité opérationnelle.

L'objectif 2 invite tous les États à renforcer leurs capacités de supervision.

L'objectif 3 appelle à la mise en œuvre effective de programmes nationaux de sécurité de l'aviation.

L'objectif 4 appelle les États à renforcer la collaboration au niveau régionale afin d'adhérer à la sécurité.

L'objectif 5 vise à étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité.

L'objectif 6 est axé sur les infrastructures appropriées nécessaires pour soutenir des opérations sécurisées.

2.2 La stratégie du RASG-AFI comprend six objectifs conformément au GASP, édition 2023-2025. Pour chaque objectif défini dans la Stratégie régionale de sécurité, des SEI identifiées y sont associées, y compris leurs plans d'action respectifs. Ainsi, pour résoudre les questions organisationnelles, les risques opérationnels régionaux, et les risques émergents, des SEI et les actions connexes ont été identifiées, élaborées et proposées.

2.3 Le RASP-AFI fournit aux États des orientations sur la manière d'identifier les principaux risques et la manière dont les principales questions de sécurité mentionnées dans le GASP et le RASP-AFI s'appliquent à leur contexte national, et qui doivent être ensuite pris en compte dans leurs NASP. Les États devraient également ajouter d'autres risques de sécurité qui sont spécifiques à leur contexte opérationnel. Il est recommandé d'inclure dans leurs NASP plusieurs SEI du RASP-AFI destinées à être mises en œuvre au niveau national.

2.4 Pour réduire les risques de décès, les États et l'industrie doivent résoudre les R-HRC. La sélection des types d'événements est basée sur les décès réels consécutifs aux précédents accidents, le risque élevé de décès par accident ou le nombre d'accidents et d'incidents. Les R-HRC suivantes, qui ne sont pas classées dans un ordre quelconque, ont été identifiées pour cette édition du RASP-AFI : impact sans perte de contrôle (CFT) ; perte de contrôle en vol; collision en vol, sortie de piste et incursion sur piste.

2.5 Le RASP-AFI ou les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) élaborés par les États présentent l'orientation stratégique pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional ou national, respectivement, pour une période de trois ans. Les NASP des États doivent être élaborés conformément au GASP et au RASP-AFI.

2.6 L'édition 2023-2025 du RASP-AFI définit les principales initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) au niveau régional (voir Appendices 1, 2 et 3 du présent Plan), les rôles et les responsabilités des États, des régions et de l'industrie, et fournit le cadre de coopération et de collaboration afin de soutenir les États dans la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle.

2.7 La Feuille de route régionale pour la sécurité de l'aviation sert de plan d'action pour aider la communauté mondiale de l'aviation à atteindre les objectifs du RASP-AFI. Cette feuille de route figure dans ce Plan comme Appendices 1, 2, et 3.

2.8 L'état d'avancement de la mise en œuvre du RASP-AFI et des SEI connexes est présenté dans l'Annexe de cette note de travail ainsi qu'il suit :

Annexe 1.1, Feuille de route des défis organisationnels (ORG), Composante 1 – Système national de supervision de la sécurité, Phase 1 – *Établissement d'un cadre de supervision de*

la sécurité (EC-1 à EC-5)

Annexe 1.2, Feuille de route des défis organisationnels (ORG), Composante 2 –*Programme national de sécurité (SSP)*

Annexe 2.1, Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS) - Initiatives détaillées de renforcement de la sécurité (SEI), R-HRC 1 : *Impact sans perte de contrôle (CFIT)*

Annexe 2.2, Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS) - Initiatives détaillées de renforcement de la sécurité (SEI), R-HRC 2 : *Perte de contrôle en vol (LOC-I)*

Annexe 2.3, Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS) - Initiatives détaillées de renforcement de la sécurité (SEI), R-HRC 3 : *Collision en vol (MAC)*

Annexe 2.4, Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS) - Initiatives détaillées de renforcement de la sécurité (SEI). R-HRC 4 : *Sorties de piste (RE)*

Annexe 2.5, Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS) - Initiatives détaillées de renforcement de la sécurité (SEI), R-HRC 5 : *Incursions sur piste (RI)*

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a) noter l'état d'avancement de la mise en œuvre du RASP-AFI est SEI associées ; et
- b) examiner les points en suspens et orienter les actions/initiatives de renforcement des activités de mise en œuvre.