



## INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

### CINQUIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE (DGCA/5) DES ETATS ESAF ET WACAF

(Dakar, Sénégal, 4 novembre 2013)

---

---

#### Point 3 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation

#### CONCLUSIONS DES REUNIONS APIRG/19 ET RASG-AFI/2

*(Note présentée par le Secrétariat)*

SOMMAIRE	
La présente passe en revue les Conclusions des réunions APIRG/19 et RASG-AFI/2 qui se sont tenues à Dakar, Sénégal, du 28 octobre au 2 novembre 2013, et appelle l'engagement et le soutien des Etats pour la réussite de leur mise en œuvre dans la Région AFI.	
La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.	
<b>REFERENCE(S):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rapport APIRG/19</li><li>• Rapport RASG-AFI/2 t</li></ul>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques A, C et D de l'OACI relatifs à la sécurité

#### 1. INTRODUCTION

1.1 La dix-neuvième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre (APIRG/19) et la deuxième réunion du Groupe de sécurité de l'aviation pour la région AFI (RASG - AFI/2) se sont tenues à l'Hôtel des Almadies à Dakar, au Sénégal, du 28 au 31 octobre 2013 et du 1<sup>er</sup> au 2 novembre 2013, respectivement.

1.2 La Réunion APIRG/19 a enregistré la participation de deux cent vingt-deux (222) délégués de trente huit (38) Etats AFI, douze (12) délégués d'organisations régionales et internationales et six (6) partenaires de l'industrie ; tandis que la réunion RASG-AFI/2 a enregistré la participation de cent dix-huit (118) délégués de vingt-six (26) Etats AFI, dix (10) organisations régionales et internationales et deux (2) partenaires de l'industrie.

1.3 La présente note de travail passe en revue les listes Conclusions des Réunions APIRG/19 et RASG-AFI/2.

## 2. DISCUSSION

2.1 Conformément aux termes de référence et aux Manuels de procédures des Groupes APIRG et RASG-AFI, l'action des Groupes est consignée sous forme de Conclusions et de Décisions.

2.2 Les Conclusions portent sur des questions qui, conformément aux mandats des Groupes, reçoivent l'attention directe des Etats ou bien auxquelles une suite complémentaire doit être donnée à l'initiative du Secrétaire conformément à la procédure établie. Elles visent principalement à assurer l'accomplissement des études et des programmes entrepris par le Groupe, les organes auxiliaires et les autres groupes ou réunions de l'OACI. Les décisions, quant à elles, portent sur les modalités de travail internes des Groupes et de leurs organes auxiliaires.

### *Conclusions d'APIRG/19*

2.3 La Réunion APIRG/19 a adopté 34 Conclusions adressées aux Etats, aux organisations internationales et à l'OACI. L'**Appendice A** à la présente note de travail donne une liste des Conclusions d'APIRG/19.

2.4 L'attention de la réunion DGCA/5 est particulièrement attirée sur les Conclusions suivantes d'APIRG/19 :

- La Conclusion 19/05 sur l'adoption du Plan régional de mise en œuvre du système de navigation aérienne aligné sur la Méthodologie des Mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI (ASBU), conformément à la Recommandation 6/1 de la douzième Conférence de navigation aérienne. Les Etats sont invités à élaborer leurs plans nationaux en se fondant sur leurs besoins opérationnels et en tenant compte de la priorisation et de la catégorisation des modules des ASBU définis dans le Plan d'Action
- La Conclusion 19/17 sur le Programme des procédures de vol AFI (FPP) qui demande aux Etats d'indiquer leurs besoins en matière de conception de procédures de la navigation aérienne fondée sur les performances (PBN) et à participer aux activités du FPP en fournissant un soutien en espèces et/ou en nature.

### *Conclusions de RASG-AFI/2*

2.5 La Réunion RASG-AFI/2 a adopté 11 Conclusions adressées aux Etats, aux organisations internationales et à l'OACI. L'**Appendice B** à la présente note de travail donne une liste des Conclusions de la Réunion RASG-AFI/2.

2.6 L'attention de la réunion DGCA/5 est particulièrement attirée sur les Conclusions suivantes de RASG-AFI/2 :

- La Conclusion 2/2 sur le mécanisme de surveillance et de suivi des Objectifs cibles d'Abuja, qui demande aux Etats de s'approprier ces objectifs de sécurité et, pour les besoins de la surveillance, de fournir à la CAFAC des informations et des données sur l'état de la mise en œuvre, selon les besoins.
- La Conclusion 2/3 sur les activités et le programme futur de travail de RASG-AFI, qui demande aux Etats AFI et aux Organisations membres de continuer à apporter leur

soutien aux activités du RASG-AFI en désignant des représentants de niveau approprié pour participer aux réunions, prendre part aux projets, fournir des contributions, y compris des experts, de la formation, l'accueil d'événements et le partage d'informations, d'expériences et d'outils.

- La Réunion RASG-AFI/2 a demandé aux États Champions des Équipes d'appui à la sécurité (SST) du Groupe, notamment les Equipes sur les Problèmes graves de sécurité (SSC), les Éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO), les Enquêtes sur les accidents (AI), les Problèmes émergents de sécurité (ESI), à jouer un rôle de premier plan dans les activités des SST et la mise sur pied de l'Equipe chargée du Rapport régional annuel sur la Sécurité
- La Conclusion 2/6 sur la coordination avec l'AFI-CIS, les RSOO et les COSCAP, qui demande que les États déploient des efforts pour établir des RSOO et/ou y participent, se conforment aux dispositions de la Déclaration d'Abuja qui décourage l'adhésion à plusieurs organisations ayant des fonctions similaires ;
- La Conclusion 2/11 qui demande au RASG-AFI de traiter la mise en œuvre des Modules pertinents du Bloc 0 des ASBU relatifs à la sécurité, identifiés par la Réunion APIRG/19, en coordination avec l'APIRG et les organes pertinents, et en conformité avec les mécanismes régionaux de sécurité de l'aviation.

### **3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION**

3.1 Les Directeurs généraux de l'aviation civile sont invités :

- a) à noter que les travaux de l'APIRG et du RASG-AFI sont alignés sur le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (GANP, Doc 9750) et sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004), et à appuyer les objectifs régionaux de navigation aérienne et de performance de la sécurité convenus;
- b) à examiner et entériner les Conclusions des réunions APIRG/19 et RASG- AFI/2 qui figurent dans les Appendices A et B à la présente note de travail;
- c) à s'engager et à soutenir pleinement la mise en œuvre des Conclusions d'APIRG/19 et de RASG- AFI/2 qui visent à renforcer l'efficacité et la sécurité du système d'aviation dans la Région AFI.

-FIN-

## APPENDICE A

### APIRG/19 LIST DES CONCLUSIONS

<b>NO.:</b>	<b>TITLE</b>
<b>CONCLUSION 19/2</b>	<b>SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS D'AN-CONF/12 PAR LES ÉTATS ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES</b>

**Il est conclu que les États et les organisations internationales donnent les suites appropriées aux recommandations applicables d'AN-Conf/12.**

<b>CONCLUSION 19/4</b>	<b>SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS D'AN-CONF/12 PAR LES ÉTATS ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES</b>
----------------------------	---

**Il est conclu que les États et les organisations internationales donnent les suites appropriées aux recommandations applicables d'AN-Conf/12.**

<b>CONCLUSION 19/5</b>	<b>ADOPTION DU PLAN RÉGIONAL AFI POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE ALIGNÉ SUR LES MISES A NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION (ASBU) DE L'OACI</b>
----------------------------	--

**IL EST CONCLU :**

- a) Que les États AFI adoptent le Plan régional de mise en œuvre du système de navigation aérienne aligné sur les 18 Modules du Bloc 0 de la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI, qui figure dans l'Appendice à la présente note de travail ;**
- b) Que les Etats AFI mettent en œuvre les modules adoptés, sur la base de leurs besoins opérationnels et de la catégorisation définie dans le Plan d'action ;**
- c) Que le Secrétariat finalise les objectifs de mise en œuvre fixés pour les Modules du Bloc 0 de l'ASBU adoptés, et veille à ce que ces objectifs soient alignés sur les programmes régionaux existants, qui visent à renforcer la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne et la sécurité de l'aviation ;**
- d) Que l'APIRG et les Bureaux régionaux de l'OACI assurent la coordination de la mise en œuvre des Modules du Bloc 0 de l'ASBU relatifs au Domaine de performances clés de la**

**NO.:**

**TITLE**

**sécurité avec les mécanismes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG-AFI, Plan AFI) et d'autres initiatives pertinentes de sécurité pour la Région AFI ;**

- e) Que l'OACI assure continuellement le renforcement des capacités à travers des ateliers et des séminaires à l'intention à l'intention des États AFI selon que de besoin, aux différents niveaux des ASBU ; et**
- f) Que la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les Organisations économiques régionales et les Institutions financières apportent leur soutien et aident les États dans la mise en œuvre du Plan d'action régional AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne.**

**CONCLUSION  
19/6**

**INTÉGRATION DU GROUPE DE PRÉVISION DU TRAFIC AÉRIEN  
DANS LE GROUPE APIRG**

**IL EST CONCLU :**

- a) Que les activités du Groupe AFI de prévision du trafic aérien soient intégrées dans l'APIRG et alignées sur le Groupe d'experts de la statistique de l'OACI ;**
- b) Que les prévisions élaborées par le TFG AFI couvrent également les grands flux de trafic et les zones de routage dans la Région ;**
- c) Que l'OACI mette en œuvre un Formulaire L (Statistiques de trafic relatives aux services de route du trafic) amélioré, pour prendre en compte des besoins régionaux spécifiques pour les analyses de trafic dans un environnement en évolution constante ; et**
- d) Que les États participent pleinement au Programme statistique de l'OACI et fournissent les données de FIR pertinentes qui ont été identifiées par le TFG AFI pour permettre l'élaboration de prévisions fiables pour les flux de trafic.**

**CONCLUSION  
19/7**

**FORMATION DES INSPECTEURS D'AERODROME**

**Il est conclu que:**

- a) Les États qui souhaitent bénéficier de la formation de l'OACI (cours de gestion intégrée de la sécurité, cours d'inspecteurs d'aérodrome et cours de certification d'aérodrome) devraient envoyer leurs demandes aux bureaux régionaux de l'OACI, et là où cela est possible,**

- | <b>NO.:</b> | <b>TITLE</b>   |
|-------------|--|
|             | <p>coordonner ces demandes avec d'autres États au bénéfice de l'ensemble de la région et que lorsque ces cours sont organisés, les États devraient inclure des participants provenant «des organismes de réglementation»,« des exploitants d'aérodrome » et « les exploitants de compagnies aériennes »;</p> <p>b) Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) qui ont élaboré des systèmes de formation des inspecteurs d'aérodrome devraient les partager avec les autres.</p> |

**CONCLUSION 19/8**      **EXAMEN DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI**

Il est conclu que l'OACI devrait, lorsqu'elle a reçu une communication officielle des Etats, procéder à l'amendement du Doc 7474, VOL.I, AFI ANP – Liste des aérodromes internationaux, conformément à la procédure d'amendement de l'ANP de base approuvée par le conseil de l'OACI.

**CONCLUSION 19/9**      **PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SECURITE (USOAP)**

Il est conclu que:

- a) Afin de réaliser une réduction du taux d'absence de mise en œuvre effective (LEI) des divers éléments cruciaux, les États devraient veiller à ce que les inspecteurs d'aérodrome reçoivent une formation adéquate, y compris la formation en cours d'emploi, la formation spécialisée, la formation de recyclage, etc. pour qu'ils puissent s'acquitter efficacement de toutes les fonctions de supervision de la sécurité;
- b) Dans certains États Membres de l'ASECNA et d'autres Etats de la Région AFI, où plusieurs responsabilités des exploitants d'aérodrome sont partagées entre plusieurs entités, l'Etat concerné devrait identifier et désigner clairement l'entité qui sera certifiée et qui devra détenir le certificat d'aérodrome au nom de tous les autres. Le détenteur du certificat d'aérodrome devra donc assumer la responsabilité des activités pour les autres entités;
- c) L'OACI devrait envisager de publier, pour utilisation par les Etats, des éléments techniques d'orientation sur la conduite d'études aéronautiques et l'utilisation des résultats de ces études pour l'évaluation des demandes de dérogation.

<b>NO.:</b>	<b>TITLE</b>
<b>CONCLUSION 19/10</b>	<b>PROGRAMMES DE SECURITE DES PISTES</b>  Il est conclu que :  a) Les États devraient veiller à ce que tous les aérodomes internationaux mettent en place des RST;  b) Les équipes de sécurité de piste établies devraient être adéquatement mandatées pour surveiller les incidents et accidents d'incursion sur piste et de sortie de piste, et proposer de manière proactive, des mesures d'atténuation.
<b>CONCLUSION 19/11</b>	<b>PROGRAMME APEX OACI-ACI</b>  Il est conclu que les Etats:  a) Soutiennent les activités du programme APEX en matière de sécurité aux aérodomes de la Région AFI;  b) Encouragent les exploitants d'aéroport à contacter l'ACI pour solliciter une assistance par le biais du Programme APEX en matière de sécurité ; et recommandent aux exploitants d'aérodrome de la Région AFI de participer aux activités de revue de la sécurité du Programme APEX et échanger des informations pertinentes sur la sécurité ;  c) Encouragent la mise en commun des compétences des Etats en vue d'effectuer des audits de certification des aérodomes, compte tenu du manque des ressources humaines disponibles au niveau national;  d) Encouragent le partage d'expériences entre l'OACI, les Etats, les projets COSCAP et les organisations régionales de supervision de la sécurité de l'aviation civile  e) Encouragent la participation de ces organisations au Programme APEX OACI-ACI
<b>CONCLUSION 19/12</b>	<b>OBJECTIFS DE SECURITE DE HAUT-NIVEAU - CONFERENCE MINISTERIELLE D'ABUJA 2012</b>  Il est conclu que:

NO.:

TITLE

- a) les États membres de la Région AFI soient invités instamment à adhérer strictement au plan d'action de la Conférence Ministérielle pour la mise en œuvre des objectifs de sécurité, conformément au chronogramme fixé;
- b) Les États AFI fournissent des informations/une rétroaction sur l'état de mise en œuvre des objectifs de sécurité pour permettre la CAFAC de suivre l'état de mise en œuvre

CONCLUSION  
19/13

### MISE EN OEUVRE DU SERVICE DE CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Il est conclu que,

D'ici le 14 mars 2014, les Etats AFI qui ne l'ont pas déjà fait créent un espace aérien de classe A conformément à la section 2.6 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago, et mettent en œuvre des services de contrôle *de la circulation aérienne dans l'espace aérien inférieur comme suit :*

- a) établir l'espace aérien de classe A au-dessus du niveau de vol 145 pour toutes les routes ATS qui figurent dans le tableau ATS-1 du Plan de navigation aérienne AFI (Doc 7474) amendé ;
- b) établir l'espace aérien de classe A au-dessus du niveau de vol 195 ailleurs dans la FIR ;
- c) mettre en œuvre le service de contrôle de la circulation aérienne dans toutes les zones *de* contrôle terminal (TMA) et les zones de contrôle (CTR).

CONCLUSION  
19/15

### CATALOGUE DE ROUTES ATS AFI (AARC)

Il est conclu que, afin de faciliter l'examen et la mise en œuvre des besoins de routes ATS des usagers :

- a) l'AARC soit révisé tel qu'indiqué à l'Appendice 3.2 au présent rapport
- b) les Etats AFI et les organisations internationales concernées soient priés instamment de réviser le catalogue tous les six mois (en janvier et en juillet), de noter les développements et de prendre les mesures

<b>NO.:</b>	<b>TITLE</b>
<b>CONCLUSION 19/17</b>	<b>PROGRAMME DES PROCEDURES DE VOL AFI (FPP AFI)</b>  Il est conclu que : Les Etats soient invités :  i. à indiquer leur besoin en matière de conception de procédures PBN au FPP AFI ;  ii. à participer activement aux activités du FPP AFI en fournissant le soutien financier et/ou en nature.
<b>CONCLUSION 19/19</b>	<b>INTEGRATION DU PLAN DE MESURES D'URGENCE DES CENDRES VOLCANIQUES AU PLAN DE MESURE D'URGENCE DE LA GESTION DU TRAFIC AERIEN</b>  Il est conclu que le Plan des mesures d'urgence des cendres volcaniques qui figure à l'Appendice 3.J au présent rapport soit intégré en tant qu'Appendice au Plan des mesures d'urgence ATM/AFI.
<b>CONCLUSION 19/21</b>	<b>PROJET DE CONCLUSION 13/08 : COLLECTE ET ELABORATION DES DONNEES SAR ET GESTION D'UNE PAGE WEB SAR AFI</b>  Il est conclu que :  a) Les Etats AFI fournissent des renseignements sur la mise en œuvre des SAR dans le questionnaire qui figure à l'Appendice 3.2.K au présent rapport, au plus tard le 31 décembre 2013, aux bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI;  b) L'OACI élabore et gère une page Web dans les sites Web ESAF et WACAF, pour poster des informations provenant des Etats AFI sur la mise en œuvre et les activités des SAR ;  c) Les Etats AFI envoient régulièrement aux Bureaux régionaux de l'OACI des informations sur leurs activités SAR pour qu'elles soient postées sur le site Web.
<b>CONCLUSION 19/22</b>	<b>EQUIPE D'EXPERTS SAR</b>  Il est conclu que, afin d'appuyer la mise en œuvre des services SAR dans les Etats AFI, l'OACI établisse une équipe d'Experts SAR qui pourraient, à la demande d'un Etat, être appelée à aider les Etats dans la mise en place de systèmes SAR, y compris des cadres de la législation et de la documentation

NO.:	TITLE
<b>CONCLUSION 19/23</b>	<p data-bbox="456 317 651 352"><b>opérationnelle.</b></p> <p data-bbox="456 386 1398 453"><b>DE L'ANNEXE 2 A LA CONVENTION DE CHICAGO RELATIVES AU PLAN DE VOL</b></p> <p data-bbox="456 487 1398 556"><b>Il est conclu que, afin de soutenir la mise en œuvre effective de normes internationales relatives au plan de vol :</b></p> <ul data-bbox="456 653 1398 1514" style="list-style-type: none"><li data-bbox="456 653 1398 758">(a) <b>les exploitants et les ANSP doivent prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que des plans de vol sont communiqués correctement et acceptés avant le départ ;</b></li><li data-bbox="456 852 1398 999">(b) <b>les États AFI et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent être priés instamment de s'assurer que les vols internationaux ne soient pas autorisés à décoller sans plans de vol correctement communiqués ; et</b></li><li data-bbox="456 1094 1398 1314">(c) <b>en cas de répétition de non réception habituel ou répétitive de Plan de vol, l'autorité ATS appropriée doit évaluer le risque et, au besoin, décider de refuser une exploitation ultérieure au-dessus du territoire de l'Etat concerné. L'exploitant (les exploitants) et les organes ATS adjacents seront informés à l'avance des mesures ainsi prises.</b></li><li data-bbox="456 1409 1398 1514">(d) <b>les organes de réglementation des États AFI doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre effective des présentes dispositions.</b></li></ul>
<b>CONCLUSION 19/25</b>	<p data-bbox="456 1577 1138 1612"><b>MISE EN ŒUVRE DE VOIX SUR IP POUR L'ATS/DS</b></p> <p data-bbox="456 1646 675 1682"><b>Il est conclu que :</b></p> <p data-bbox="456 1707 1398 1808"><b>Les États AFI mettent en œuvre la Voix sur IP (VoIP) comme une évolution du système point-à-point de l'ATS/DS actuel et conduisent des essais coordonnés sur VoIP avant utilisation opérationnelle.</b></p>
<b>CONCLUSION 19/27</b>	<p data-bbox="456 1839 1097 1875"><b>AMÉLIORATION DU SMA DANS LES FIR D'AFI</b></p> <p data-bbox="456 1900 675 1936"><b>Il est conclu que :</b></p>

<b>NO.:</b>	<b>TITLE</b>
<b>CONCLUSION 19/28</b>	<b>Les États AFI concernés par les carences en matière d'AMS figurant dans l'Appendice 3.4 B au présent rapport accélèrent la mise en œuvre de l'amélioration de l'AMS en utilisant les réseaux VSAT existant pas plus tard que le 30 juin 2014, et rendent compte sur les progrès accomplis aux bureaux régionaux de l'OACI concernés et à la prochaine réunion d'APIRG. ÉVALUATION ET ATTÉNUATION DES VULNÉRABILITÉS DU GNSS</b>

**Il est conclu que les États fournisseurs de services du GNSS doivent :**

- a) **évaluer et signaler les vulnérabilités du GNSS dans leur espace aérien, y compris :**
  - i). **les interférences non intentionnelles et intentionnelles ;**
  - ii). **la scintillation ionosphérique dans les régions équatoriales ;**
  - iii). **d'autres vulnérabilités qui pourraient être identifiées ; et**
- b) **mettre en œuvre des mesures d'atténuation appropriées, en fonction :**
  - i). **de l'espace aérien en question ; et**
  - ii). **des opérations qu'il faut soutenir.**

<b>CONCLUSION 19/29</b>	<b>ETUDE D'IMPACT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU GNSS/SBAS DANS LA REGION AFI</b>
-----------------------------	--

**Il est conclu que:**

**Afin de permettre aux Etats de prendre une décision en connaissance de cause et de faciliter le dialogue entre les parties prenantes en ce qui concerne la mise en œuvre du système de renforcement satellitaire du GNSS (SBAS) dans la Région AFI, l'OACI devrait faciliter la recherche de financement pour une étude d'impact du SBAS couvrant les aspects opérationnels, techniques, environnementaux et économiques de ce système de renforcement.**

<b>CONCLUSION 19/30</b>	<b>ENTRALE DE SUIVI ET DE COMPTE RENDU DES LIAISONS DE DONNÉES (DL/CMRA)</b>
-----------------------------	--

**Il est conclu que :**

**Les bureaux régionaux de l'OACI étudient avec les États et les organisations compétentes les options disponibles pour la création d'une Agence centrale de suivi et de compte rendu des liaisons de données (DL/CMRA) pour**

**NO.:**

**TITLE**

**assurer le fonctionnement, la surveillance et le rapport efficaces des applications de liaison de données ATS dans la région AFI**

**CONCLUSION  
19/31**

**INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE SURVEILLANCE  
AÉRONAUTIQUE AFI**

**Il est conclu que, afin de permettre le fonctionnement sans discontinuité de l'ATM dans la Région AFI :**

- a) Les États et les fournisseurs de services prennent les mesures nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de surveillance aéronautiques existants et faciliter l'échange de données de surveillance ;**
- b) La CAFAC soutienne le développement d'un système de surveillance intégrée pour la fourniture continue de services de surveillance aéronautiques dans les zones d'acheminement de trafic identifiées par APIRG ; et**
- c) l'OACI continue de soutenir les initiatives des États AFI pour la mise en place d'un système intégré de surveillance aéronautique à travers des séminaires, des ateliers et des réunions de coordination technique.**

**CONCLUSION  
19/32**

**COORDINATION ENTRE LES ANACS ET LES AUTORITES  
NATIONALES DE REGULATION DES TELECOMMUNICATIONS**

**Il est conclu que :**

**Les États établissent un cadre et des procédures de coordination entre les autorités nationales de l'Aviation Civile et les Autorités de Régulation des Télécommunications avec l'assistance des bureaux régionaux de l'OACI, selon les besoins, afin de faciliter la fourniture, l'exploitation et la protection efficaces du spectre des fréquences aéronautiques.**

**CONCLUSION  
19/33**

**SURVEILLANCE ET DECLARATION DES CAS D'INTERFERENCE  
SUR LE SPECTRE AERONAUTIQUE**

**Il est conclu que :**

**Les Etats soutiennent les études demandées par la Résolution 154 de la CMR-12 en :**

- a) s'assurant que leurs fréquences aéronautiques exploitées sont dûment enregistrées dans le Registre Principal des Fréquences de l'UIT à travers les Autorités de Régulation des Télécommunications et notifiées aux bureaux régionaux de l'OACI pour inclusion dans les bases de données mondiales et régionales des fréquences ; et en**

**NO.:**

**TITLE**

- b) **surveillant et rendant compte à l'UIT de tous les cas de brouillages causés aux fréquences aéronautiques, tels que les interférences par les Télécommunications Mobiles Internationales (IMT) dans le bande de fréquence 3.4 à 4.2 GHz (bande C) utilisée par les VSAT aéronautiques, pour examen par les Groupes de Travail de la CMR de l'UIT.**

**CONCLUSION  
19/34**

**SOUTIEN A LA POSITION DE L'OACI POUR LA CMR-15**

**Il est conclu que :**

**Les États soutiennent la position de l'OACI pour la CMR-15 par :**

- a) **L'intégration de la position de l'OACI dans la position nationale à la CMR-15 ;**
- b) **La coordination de cette position avec tous les acteurs de l'aviation (ANACs, ANSPs, Opérateurs Aériens, Gestionnaires d'aéroport, etc.) et ;**
- c) **L'assurance de la participation régulière et active des Représentants de l'Aviation Civile en charge des questions relatives au spectre aéronautique (tels que les points focaux AFI FMG) aux activités préparatoires de la CMR-15 au niveau régional / mondiale et pendant la Conférence.**

**CONCLUSION  
19/36**

**HARMONISATION DE LA COLLECTE DE STATISTIQUES SUR LA PERFORMANCE DES RESEAUX VSAT**

**Il est conclu qu'à compter du 1er janvier 2014, afin d'harmoniser le suivi, la collecte et les rapports sur les données techniques et opérationnelles concernant les caractéristiques et les performances des Services fixes aéronautiques (SFA), les États doivent :**

- a) **appliquer le modèle d'évaluation à quatre niveaux comprenant le segment spatial, l'équipement de radiofréquence, les modulateurs/démodulateurs, l'équipement de l'utilisateur final ; et**
- b) **utiliser les logiciels disponibles dans leurs systèmes de traitement pour accroître la précision des données signalées, et faciliter leur analyse comparative.**

**CONCLUSION  
19/39**

**ELABORATION DE PROGRAMMES INTEGRES BASES SUR LES ZONES ET ROUTES ATM ET LES FLUX DE TRAFIC.**

**NO.:**

**TITLE**

**Il est décidé que :**

- a) **Les Bureaux Régionaux de l'OACI coordonnent avec les Etats l'identification et l'élaboration de programmes intégrés pour les infrastructures CNS, alignés sur la méthodologie ASBU et basés sur les zones et routes ATM et les flux de trafic dans la région AFI ; et**
- b) **L'OACI, la CAFAC et les autres institutions économiques et financières régionales facilitent les arrangements pour le financement.**

**CONCLUSION  
19/40**

**PLANIFICATION DES ETATS ET LA REGION POUR LA MISE EN  
OEUVRE DE LA TRANSITION DES L' AIS A L' AIM**

**Il est conclu que:**

- a) **La Région élabore des objectifs de performance pour la transition de l' AIS à l' AIM dans la région AFI et identifie des étapes réalistes selon la méthodologie ASBU.**
- b) **La Région et les Etats identifient des étapes réalistes en relation de la phase 1, 2, et 3 de la feuille de route de la transition d' AIS à l' AIM.**
- c) **La Région et les Etats élabore et mise en œuvre des structures de rapportages progressive, processus et fréquence qui détermine la phase 1,2 et 3 de la feuille de route de la transition d' AIS à l' AIM**
- d) **Les Etats élabore et prise action sur les plan de mise en œuvre qui en adressent la transition de l' AIS à l' AIM qui correspond à la phase 1,2 et 3 de la feuille de route AFI selon la méthodologie ASBU.**
- e) **Les Etats examine et amende comme requis le programme de formation de l' AIS à l' AIM Y inclus tous le domaine de**

**NO.:**

**TITLE**

**compétence qui correspond à la feuille de route AFI de la transition de l' AIS à l' AIM.**

**CONCLUSION  
19/41**

**SEMINAIRE AIM/SWIM POUR LA REGION AFI**

**Il est conclu que :**

**En vue de fournir aux Etats une meilleure compréhension de la planification et de la mise en œuvre des questions liées à la transition de l' AIS à l' AIM et au SWIM, et accélérer la mise en œuvre des exigences de l' AIM/SWIM de façon cohérente, les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi, organise un Séminaire AIM/SWIM en 2014/201.,**

**CONCLUSION  
19/42**

**PROCEDURES DE CONTROLE DES DONNEES OPMET AFI**

**Il est conclu que :**

**a) Les BRDO de Dakar et Pretoria:**

- 1) Effectuent dans leurs domaines de responsabilité respectifs, le contrôle des OPMET AFI reçus des BCC;**
- 2) Analysent les résultats du contrôle et identifient les carences ou insuffisances;**
- 3) Elaborent et envoient aux BCC concernés tous les trimestres, les résultats de contrôle et les recommandations à mettre en œuvre;**
- 4) Collaborent directement avec les États concernés pour les aider à éliminer les insuffisances qui peuvent être résolues assez rapidement; et**
- 5) élaborer tous les semestres, un rapport sur les quatre actions ci-dessus et les transmettent aux bureaux régionaux de l'OACI à Dakar et à Nairobi.**

**b) Les Bureaux régionaux de l'OACI à Dakar et à Nairobi :**

- 1) diffusent les rapports par des lettres officielles aux États AFI avec un accent particulier sur les États concernés par les carences ; et**
- 2) Visitent les États concernés lors des missions afin de fournir**

**NO.:**

**TITLE**

**davantage de conseils et de sensibilisations.**

**CONCLUSION /43 MISE EN ŒUVRE DES PROCEDURES DE SECOURS DES BRDO AFI**

**Il est décidé que:**

- a) les BRDO de Dakar et Pretoria mettent en œuvre
  - 1) et maintiennent un catalogue de bulletins OPMET identique;
  - 2) le Document de contrôle d'interface (ICD) AFI;
  - 3) les mêmes critères de validation de données ;
  - 4) et conduisent des activités de contrôle afin de s'assurer que les banques de données contiennent des données OPMET nécessaires en tout temps,
- b) Le centres de compilation de bulletin (BCC) diffusent les données OPMET simultanément aux deux BRDO de Dakar et de Pretoria en utilisant des adresses RSFTA appropriées; et

**CONCLUSION  
19/44**

**c) Le MTF intègre les adresses RSFTA des deux BRDO AFI dans l'ICD  
RENFORCEMENT DES CAPACITES DE TRAITEMENT DES  
RENSEIGNEMENTS OPMET EN FORMAT NUMERIQUE**

**Il est conclu que les Etats Fournisseurs des Banques Régionales de Données OPMET (BRDO) de Dakar et de Pretoria soient invitées à:**

- a) commencer à renforcer les capacités visant à traiter les données OPMET en format numérique dès que possible après novembre 2013;
- b) effectuer des tests sur les codes relatifs aux renseignements OPMET au format numérique (XML/GML) des METAR/SPECI, TAF et SIGMET en vue de mieux s'y adapter au cours de la première année (2014); et
- c) jouer un rôle de premier plan pour les aspects de

**NO.:**

**TITLE**

**transition au XML/GML et fournissent l'assistance technique nécessaire aux autres Etats AFI dans la mise en œuvre des renseignements OPMET au format numérique.**

**CONCLUSION  
19/45**

**INCLUSION DE L'INFORMATION SUR L'ETAT DE LA PISTE DANS LES MESSAGES METAR/SPECI ELABORES DANS LA REGION AFI**

**Il est conclu que le Plan de navigation aérienne de la région AFI (Doc 7474) soit amendé pour inclure dans les METAR/SPECI, l'information sur l'état de la piste en termes de mesures de l'épaisseur du dépôt d'eau sur la piste, fournies par l'Administration concernée de l'aéroport.**

**CONCLUSION  
19/47**

**NECESSITE DE LA CONSULTATION AVEC LES USAGERS AVANT LES CHANGEMENTS MAJEURS AU SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE**

**Il est conclu que les Etats devraient :**

- a) S'assurer que les parties prenantes adhèrent à la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632), Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne (Doc 9082/9) et au Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161) lorsqu'ils envisagent d'introduire des changements majeurs au système de navigation aérienne ;**
- b) Elaborer des règlements économiques efficaces pour la fourniture des services de navigation aérienne comprenant une collaboration avec les usagers.**

## APPENDICE B

- Conclusion 2/1: Examen et adoption d'un Tableau de Bord Régional AFI**  
Il est conclu que les différents États utilisent le même tableau de bord pour évaluer les performances nationales par rapport aux objectifs de sécurité de la région AFI.
- Conclusion 2/2 : Mécanisme de surveillance et de suivi des objectifs de sécurité de l'aviation pour la région AFI
- Il est conclu que:**
- Les Etats s'approprient les objectifs de sécurité de l'aviation d' Abuja et que, aux fins de la surveillance, ils communiquent à la CAFAC des informations et des données sur l'état de la mise en œuvre, selon les besoins.
- Conclusion 2/3: Activités du RASG-AFI et Programme Futur de Travail**
- Ils conclu que les États et les Organisations membres continuent de soutenir les activités de RASG-AFI en désignant des représentants de niveau approprié pour participer aux réunions, prendre part aux projets et fournir des contributions, notamment des experts, de la formation, l'accueil d'événements et le partage d'informations, d'expériences et d'outils.
- Conclusion 2/4: Evolution des Exigences SSP/SMS OACI et leurs Effets sur la Supervision de la Sécurité**
- Il est conclu que les États participent activement aux activités du Groupe régional de sécurité de l'aviation de la région AFI pour promouvoir la mise en œuvre des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.
- Conclusion 2/5: Mise en œuvre des Plans d'Action spécifiques OACI**
- Il est conclu que les États africains acceptent et mettent en œuvre les Plans d'action de l'OACI.
- Conclusion 2/6: Séminaires régionaux relatifs à la sécurité de pistes**
- Ils conclu que les États créent des Équipes de sécurité des pistes à tous les aéroports internationaux.

**Conclusion 2/7: Ateliers IOSA**

Ils concluent que les États continuent de soutenir le Plan des activités AFI et y participent, afin d'améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans la région AFI.

**Conclusion 2/8 : Ateliers IOSA**

Il est conclu que les États continuent de soutenir le Plan des activités AFI et y participent afin d'améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans la région AFI.

**Conclusion 2/9 : Mise à jour du Plan AFI et des autres initiatives relatives à la sécurité**

Il est conclu que les États continuent à soutenir et à participer aux activités du Plan AFI pour la poursuite de l'amélioration de la sécurité aérienne dans la région AFI.

**Conclusion 2/10 : Coordination entre APIRG et RASG-AFI/2**

Il est conclu que :  
En vue de faciliter la coordination entre les deux groupes et entre leurs groupes auxiliaires, APIRG et RASG-AFI échangent les informations sur les résultats de leurs plus récentes réunions et leurs activités

**Conclusion 2/11: Mise en œuvre d'un plan d'action pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne aligné sur la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI**

Il est conclu que le Groupe RASG-AFI devrait traiter la mise en œuvre des modules pertinents du Bloc 0 des ASBU relatifs à la sécurité identifiés par la réunion APIRG/19, tels qu'ils figurent en **Appendice XX** au présent rapport, en coordination avec le Groupe APIRG et les organisations et alignés avec les mécanismes appropriés traitant de la sécurité de l'aviation.