

RAPPORT - APIRG/25 & RASG-AFI/8



ICAO

**RAPPORT DE LA VINGT-CINQUIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-
OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/25)**

ET

**DE LA HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN
(RASG-AFI/8)**

(Kigali, 7 – 11 novembre 2022)

PRÉPARÉ PAR LE SECRÉTARIAT

LES DÉSIGNATIONS ET LA PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS DANS CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT PAS L'EXPRESSION D'UNE QUELCONQUE OPINION DE LA PART DE L'OACI CONCERNANT LE STATUT JURIDIQUE DE TOUT PAYS, TERRITOIRE, VILLE OU ZONE DE SES AUTORITÉS, OU CONCERNANT LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU LIMITES.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	5
LISTE DES APPENDICES	7
PREMIÈRE PARTIE : INTRODUCTION	12
DEUXIÈME PARTIE : 16	
PREMIÈRE SÉANCE CONJOINTE APIRG/25 ET RASG-AFI/8	16
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR :EXAMEN ET ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL	17
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/24 ET RASG-AFI/7	17
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION ENTRE L'APIRG ET LE RASG-AFI	20
TROISIÈME PARTIE : VINGT-CINQUIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE — OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/25)	23
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR :ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL	24
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/24 APCC/7	24
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR:MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS EN MATIÈRE DE NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS ÉTABLIES PAR LE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE	25
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC LE RASG-AFI	55
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :PROBLÈMES COMMUNS LIES A LA MISE EN ŒUVRE RELEVÉE PAR LES MEMBRES D'APIRG ET SOLUTIONS ENVISAGÉES	56
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR :RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES AMÉLIORATIONS QUE NÉCESSITERAIENT EN EXAMEN DE L'ANC OU DU CONSEIL	56
POINT 7 DE L'ODRE DU JOUR :EXAMEN ET MISE À JOUR DU MANUEL, DU MANDAT ET DU FUTUR PROGRAMME DES TRAVAUX DE L'APIRG ET DE SES ORGANES AUXILIAIRES	57
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR QUESTIONS DIVERSES	58
QUATRIÈME PARTIE : HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN(RASG-AFI/8)	59
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR :ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DES TRAVAUX	60
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR:EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION RASC/8 ; ET ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION RASG-AFI/7	60
POINT 3 De L'ORDRE DU JOUR :ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS DÉFINIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION	64
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR :POINTS À COORDONNER AVEC L'APIRG	74
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :PROBLÈMES COMMUNS LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE RELEVÉS PAR LES MEMBRES DU RASG-AFI ET SOLUTIONS ENVISAGÉES	74
POINT 6 DE L'ODRE DU JOUR :RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL	75
POINT 7 DE L'ODRE DU JOUR :EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES AUXILIAIRES	76
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR QUESTIONS DIVERSES	76

CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME SÉANCE CONJOINTE APIRG/25 — RASG/AFI-8.....	77
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR :EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8	78
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :QUESTIONS DIVERSES /LIEU ET DATE DES PROCHAINES RÉUNIONS DE L'APIRG ET DU RASG-AFI.....	78
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR CÉRÉMONIE DE CLÔTURE	79

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAIG	Groupe africain de l'industrie aéronautique
AAMP	Plan directeur AFI de l'ATM
AAMP PMT	Plan directeur AFI de l'ATM - Équipe de gestion de projet
AANDD	Base de données AFI des carences de navigation aérienne
AANRT	Équipe chargée du rapport annuel de navigation aérienne
AAO SG	Sous-groupe Espace aérien et Aéroports d'APIRG
A- CDM	Prise de décision collaborative d'aéroport
AFCAC	Commission africaine de l'aviation civile
AFI	Afrique - océan Indien
AFI ATM CP	Plan de contingence ATM de la région AFI
AFI-CIS	Programme d'inspection coopérative pour la région AFI
AFI CONOPS	Concept d'opérations de la région AFI
AFI FRA	Espace aérien de libre parcours dans la région AFI
AFI FRA PMT	Équipe de gestion du projet d'espace aérien de libre parcours AFI
AFI-RASP	Plan régional AFI de sécurité de l'aviation
AFI SSR CMP	Plan de gestion des codes SSR dans la région AFI
AFI VACP	Plan AFI de Contingence relatif aux cendres volcaniques
AFI VOLCEX OPINS	Instructions opérationnelles AFI relatives à l'exercice sur les Cendres volcaniques
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIXM	Modèle d'échange d'informations aéronautiques
AMHS	Système de messagerie ATS
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
ANS-SST	SST des services de navigation aérienne
APCC	Comité de coordination des projets APIRG
APIRG	Groupe Régional AFI de Planification et de mise en œuvre
ARC-TF	Groupe de travail pour la Coordination APIRG/RASG-AFI
ARMA	Agence régionale africaine de surveillance
ASCAAR	Attribution et revue des codes de radar de surveillance secondaire AFI
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATCO	Contrôleur de la circulation aérienne
ATSCS	Étude des compétences ATS
AU HLTF	Groupe de travail de haut niveau de l'Union africaine
BAGASOO	Organisation de Supervision de la Sécurité aérienne du Groupe de l'Accord de Banjul
BBB	Bloc constitutif de base
AAC	Autorité de l'aviation civile
CAEP	Comité de la protection de l'environnement en aviation
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CAPSCA	Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile
CART	Groupe de Travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation

CASSOA	Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de l'EAC
CNS	Communications, Navigation et Surveillance
CODEVMET AFI	Développement coopératif de services de météorologie aéronautique dans la région AFI
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
EAC	Communauté d'Afrique de l'Est
FIRs	Régions d'information de vol
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan mondial pour la sécurité de l'aviation
GASR	Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation
GEUSR	Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)
GRF	Format mondial de notification
HLCC	Conférence de haut niveau sur le COVID-19
HRDF	Fonds de développement des ressources humaines
IASTA	Accord international de transit pour les services aériens
IATA	Association internationale du transport aérien
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
iSTARS	Système intégré d'analyse et de notification sur les tendances en matière de sécurité
IIM SG	Sous-groupe Infrastructure et Gestion de l'information
MET	Météorologie aéronautique (MET)
NCMC	Coordonnateur national de la surveillance continue
NCPI	Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre
NCLB	Aucun pays laissé de côté
OSI-SST	SST des Questions de sécurité opérationnelles
PBN	Navigation basée sur la performance
PBCS	Communication et surveillance basées sur la performance
PQ	Question de protocole
RASC	Comité directeur du RASG-AFI
RASG-AFI	Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI
RANST	Équipes régionales d'assistance aux services de navigation aérienne
RDI	Recherche, développement et innovation
REC	Communautés économiques régionales
RODB	Banques de données régionales OPMET
ROST	Équipe de sécurité du Bureau régional
RPAS	Système d'aéronef télépiloté
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAF	Carburant d'aviation durable
SAP	Plan d'action national
SAR	Recherches et sauvetage
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SBAS	Système de renforcement basé sur satellite
SLOP	Procédures de décalage latéral stratégique
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSO-SST	SST du système de national de supervision de la sécurité
SSP — SST	SST du Programme national de sécurité

SST	Équipe de soutien à la sécurité
TAC	Code alphanumérique traditionnel
TAG	Groupe d'action tactique
UN SDGs	Objectifs de développement durable des Nations Unies
USOAP-CMA	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Approche de surveillance continue
YD	Déclaration de Yamoussoukro

LISTE DES APPENDICES

Appendice 1A : Liste de tous les participants

Première séance conjointe APIRG/25 et RASG-AFI/8

Appendice 2A	Ordre du jour et programme de travail des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8
Appendice 2B	Domaines et activités communs à l'APIRG, au RASG-AFI et au Plan AFI
Appendice 2B-bis	Liste des mécanismes, programmes et initiatives AFI mis en œuvre dans la région et leurs zones géographiques respectives d'applicabilité.
Appendice 2C	Domaines et activités communs APIRG/RASG-AFI/AFI Plan

APIRG/25

Appendice 3A	Ordre du jour et programme de travail de la réunion APIRG/25
Appendice 3B	Troisième édition du Plan d'exception ATM de la Région AFI (AFI ATM CP)
Appendice 3C	CONOPS DE L'ESPACE AÉRIEN AVEC LIBRE CHOIX DE ROUTES DE LA RÉGION AFI, deuxième édition
Appendice 3D	Éléments ASBU applicables à la région AFI
Appendice 3E	Modèle de collecte de données pour l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU
Appendix 3F	Alignement des références des projets de l'APIRG sur la sixième édition du GANP
Appendix 3G	Projet 4 — IMSG AIM/4 — Surveillance de la qualité de l'information aéronautique et amélioration des NOTAM
Appendix 3H	Projet 4 — IMSG AIM/5 — Mise en œuvre des ensembles de données cartographiques d'aérodrome et des ensembles de données de procédures de vol aux instruments
Appendix 3I	Projet 4 — IMSG MET — Normes de compétences du personnel de météorologie aéronautique
Appendix 3J	Projet — IMSG MET — Résolution des carences dans la disponibilité des données OPMET dans la Région
Appendix 3K	Décisions de la première réunion du Groupe de coordination des exercices de cendres volcaniques dans la région AFI
Appendix 3L	Mandat du Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre (NCPI) et des coordonnateurs des disciplines de l'APIRG
Appendix 3M	Coordonnateurs de la base de données AFI des carences de navigation aérienne
Appendix 3N	Mandat du coordonnateur du Groupe directeur de la région AFI pour les exercices de cendres volcaniques

Appendix 3O	Programme des travaux du Sous-groupe VOLCEX de la région AFI
Appendix 3P	LHD Material Package 2022
Appendix 3Q	Programme des travaux et activités 2022-2023 de l'APIRG et de ses organes auxiliaires

RASG-AFI/8

Appendix 4A	Ordre du jour et programme des travaux de la réunion RASG-AFI/8
Appendix 4B	Mandat révisé des SST
Appendix 4C	État d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/7
Appendix 4D	Document d'initiation du mécanisme d'évaluation du PNS par les pairs
Appendix 4E	Programmes et activités 2023 du RASG-AFI et de ses organes auxiliaires

LISTE DES FIGURES

Première séance conjointe APIRG/25 et RASG-AFI/8

Figure 1	État de mise en œuvre des cibles de sécurité et de navigation aérienne de la région AFI par les États membres
-----------------	--

APIRG/25

Figure 2	État de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion APRG/24
-----------------	---

RASG-AFI/8

Figure 3	Résultats du sondage sur les priorités
-----------------	---

LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

DÉFINITIONS

Le RASG-AFI et l'APIRG enregistrent leurs actions sous forme de Conclusions et de Décisions comme indiqué ci-dessous :

- a) Les **Conclusions** portent sur des questions qui, conformément au mandat du Groupe, méritent une attention directe des États ou pour lesquelles de nouvelles actions doivent être initiées par le Secrétaire conformément aux procédures établies.
- b) Les **Décisions** portent sur les dispositions de travail internes des Groupes et de leurs organes subsidiaires.

Séances conjointes des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8

<i>APIRG/25 & RASG-AFI/8 Conclusion 4/01</i>	<i>Mécanismes et outils en ligne pour collecter les données de sécurité et surveiller l'état de la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne</i>
<i>APIRG/25 & RASG-AFI/8 - Conclusion 4/02</i>	<i>Alignement des plans et programmes régionaux sur les dernières éditions du GASP et du GANP de l'OACI</i>
<i>APIRG/25 & RASG-AFI/8 Conclusion 4/03</i>	<i>Nouvelle désignation de la région de navigation aérienne couverte par APIRG et RASG-AFI</i>
<i>APIRG/25 & RASG-AFI/8 Décision 4/04</i>	<i>Amélioration de la structure d'APIRG et RASG-AFI</i>
<i>APIRG/25 & RASG-AFI/8 Conclusion 4/05</i>	<i>Évaluation du cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des objectifs de sécurité d'Abuja et intégration des objectifs de services de navigation aérienne</i>

APIRG/25

<i>APIRG/25 Conclusion 25/01</i>	<i>Adoption de la troisième édition du plan régional de contingence ATM (ATM CP)</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/02</i>	<i>Efficacité du plan régional de contingence ATM (ATM CP)</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/03</i>	<i>Mise en œuvre de l'Espace aérien de Route libre dans la région (FRA)</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/04</i>	<i>Amélioration de la sécurité dans l'espace aérien RVSM régional</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/05</i>	<i>Nomination des points focaux nationaux RVSM</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/06</i>	<i>Clôture du SSR CMP régional</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/07</i>	<i>Clôture de l'étude sur les compétences de l'ATS</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/08</i>	<i>Renforcement de la coopération et de la coordination régionale civile/militaire</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/09</i>	<i>Sommet ATM régional</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/10</i>	<i>Adoption des éléments ASBU applicables à la Région</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/11</i>	<i>Collecte de données et comptes rendus sur la mise en œuvre ASBU</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/12</i>	<i>Amélioration de l'efficacité des projets APIRG</i>

<i>APIRG/25 Décision 25/13</i>	<i>Alignement des projets IIM/SG sur la 6ème édition du GANP</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/14</i>	<i>Clôture des activités des projets AIM/1, AIM/ 2 et AIM/3</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/15</i> <i>APIRG/25 Décision 25/16</i>	<i>Adoption des projets IIM AIM/4 et IIM AIM/5</i> <i>Appui aux activités des projets APIRG liées à la cyber-résilience dans la région</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/17</i> <i>APIRG/25 Décision 25/18</i>	<i>Adoption des projets IIM MET 4 et IIM MET 5</i> <i>Résultats de la première réunion du Groupe régional de pilotage de l'exercice sur les cendres volcaniques</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/19</i>	<i>Rôle et responsabilités des Coordonnateurs nationaux pour la planification et la mise en œuvre et des points focaux techniques</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/20</i>	<i>Prise en compte des résultats de la cinquième réunion des ANSP africains</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/21</i>	<i>Prévention des brouillages préjudiciables aux récepteurs du service de radionavigation par satellite dans la bande de fréquences 1559 – 1610 MHz et atténuation de leur impact</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/22</i> <i>APIRG/25 Décision 25/23</i>	<i>Appui à la position de l'OACI pour la CMR-23 de l'UIT</i> <i>Mise à jour de la stratégie régionale de l'infrastructure de navigation</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/24</i>	<i>Appui de la Commission de l'Union Africaine à la mise en œuvre du SBAS dans la Région</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/25</i>	<i>Élimination des échecs de coordination avec la région MID</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/26</i> <i>APIRG 25 Décision 25/27</i>	<i>Notification des statuts d'approbation RVSM</i> <i>Exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/28</i> <i>APIRG/25 Décision 25/29</i> <i>APIRG/25 Conclusion 25/30</i>	<i>Utilisation des directives de mise en œuvre du PBCS</i> <i>Finalisation de l'eANP régional</i> <i>Identification, notification et résolution des carences de navigation aérienne</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/31</i>	<i>Élection du Président du Groupe régional de pilotage de VOLCEX</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/32</i>	<i>Prise en compte des enseignements tirés du VOLCEX régional 21/01</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/33</i> <i>APIRG/25 Décision 25/34</i>	<i>Conduite de l'exercice régional VOLCEX 23/01</i> <i>Approbation de la mise à jour des termes de référence du Groupe de pilotage régional VOLCEX/SG</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/35</i>	<i>Programme de travail futur du Groupe de pilotage régional VOLCEX</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/36</i> <i>APIRG/25 Conclusion 25/37</i>	<i>Enquête sur le service mobile aéronautique</i> <i>Amélioration du filtrage des NOTAM par les systèmes automatisés et attribution d'indicateurs d'emplacement</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/38</i>	<i>Mise en œuvre de service fixe aéronautique moderne (AMHS et AIDC)</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/39</i>	<i>Prévention et atténuation des interférences liées au déploiement de la 5G</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/40</i>	<i>Incorporation de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans le programme de travail d'APIRG</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/41</i>	<i>Mise en place de l'Equipe de gestion du Projet GADSS</i>

<i>APIRG/25 Décision 25/42</i>	<i>Mandat ADS-B dans l'espace aérien RVSM régional</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/43</i>	<i>Finalisation du Rapport régional annuel de la navigation aérienne</i>
<i>APIRG/25 Conclusion 25/44</i>	<i>Prévention de l'utilisation du niveau de vol 420 non standard</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/45</i>	<i>Soutien aux activités d'APIRG</i>
<i>APIRG/25 Décision 25/46</i>	<i>Approbation du programme de travail d'APIRG et de ses organes contributeurs pour 2022-2023</i>

RASG-AFI/8

<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/01</i>	<i>Mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/02</i>	<i>Programme National de sécurité et mécanisme d'examen par les pairs (SSPRM)</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/03</i>	<i>Mesures d'atténuation des Préoccupations significatives de sécurité (SSC) potentiels des ANS dans la région RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/04</i>	<i>Résolution des problèmes de sécurité de l'espace aérien RVSM dans la région RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/05</i>	<i>Mise en œuvre de la validation hors site USOAP et des activités de validation intégrées (IVA) dans la région RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Décision 8/06</i>	<i>Révision du manuel de procédure RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/07</i>	<i>Soutien à RASG-AFI et ses organes contributeurs</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/08</i>	<i>Mise en œuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour améliorer la sécurité dans la région RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/09</i>	<i>Notification, enquête et analyse par les États des incidents graves et accidents</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/10</i>	<i>Mécanisme d'évaluation par les pairs du Programme national de sécurité</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/11</i>	<i>Évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA) dans les États de la région du RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/12</i>	<i>Création et renforcement des RAIO</i>
<i>RASG-AFI/8 Décision 8/13</i>	<i>Harmonisation des stratégies et des mesures d'atténuation</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/14</i>	<i>Projets et activités critiques RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/15</i>	<i>Collaboration et mise en œuvre des activités de supervision et de gestion de la sécurité</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/16</i>	<i>Outils de Gestion et de Supervision de la sécurité</i>
<i>RASG-AFI/8 Conclusion 8/17</i>	<i>Recommandations sur les actions ou améliorations qui devraient être examinées par la Commission de navigation aérienne (ANC) et le Conseil de l'OACI</i>
<i>RASG-AFI/8 Décision 8/18</i>	<i>Adoption du programmes de travail du RASG-AFI et de ses organes contributeurs pour 2023</i>

PREMIÈRE PARTIE:

INTRODUCTION

1. PREMIÈRE PARTIE : INTRODUCTION

Lieu et durée

- 1.1. La vingt-cinquième réunion du Groupe régional Afrique — océan Indien de planification et de mise en œuvre (AIPRG/25) et la huitième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — océan Indien (RASG-AFI/8) se sont tenues du 7 au 11 novembre 2022 à l'hôtel Serena à Kigali (Rwanda). Deux séances conjointes ont eu lieu les 7 et 11 novembre 2022.

Participation

- 1.2. Deux cents délégués venus des États de la région AFI, du Conseil, du Secrétariat et des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes y ont pris part. La liste des participants figure à l'**Appendice 1A** au présent rapport.

Bureau et Secrétariat

- 1.3. Les séances conjointes des réunions AIPRG/25 et RASG-AFI/8 étaient co-présidées respectivement par M. Tobiaz Gunzel (Namibie), Président de l'AIPRG, et M. Latta Dokisime Gnama (Togo), Président du RASG-AFI.
- 1.4. M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional Afrique occidentale et centrale de l'OACI à Dakar, a servi en qualité de Secrétaire des deux réunions. Il était assisté de MM. Arthemon Ndikumana, Directeur régional adjoint du Bureau Afrique orientale et australe de l'OACI à Nairobi, et Nika Mèhèza Manzi, Directeur régional adjoint du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI à Dakar ; avec la contribution de M. Marco Marens et de M. Herman Pretorius de la Direction de la navigation aérienne (ANB) du siège de l'OACI. Les experts des Bureaux régionaux ESAF et WACAF ci-après ont également assisté aux réunions :

M. Ousman Kemo Manjang
M. François-Xavier Salambanga
M. Milton Tumusiime
M. Papa Issa Mbengue
M. Kebba Lamin Jammeh
M. Elisha Omuya
Mme Keziah Ogutu
M. Zewdu Aregawi
Mme Sonia Freitas
Mme Chinga Mazhetese
M. Ilboudo Goama
Mme Prisca Nkolo
M. Harvey Lekamisy
M. René Tavares
M. Fanfe Bamba
M. Eyob Estifanos
Mme Blandine Ferrier

Expert régional AIR, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional CNS, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional FS, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional OPS, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional AGA, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional ATM, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional SI, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional SI, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional MET/ENV, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional MET, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional AGA, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional CNS, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional AIM, Bureau WACAF, Dakar
Expert régional Plan AFI, Bureau ESAF, Nairobi
Expert régional ENV, Bureau WACAF, Dakar

Langues de travail

- 1.5. Les travaux des deux réunions se sont déroulés en anglais et en français, avec des services d'interprétation simultanée. La documentation était disponible sur le site internet de ldes Bureaux régionaux de l'OACI dans les deux langues.

Ouverture de la réunion

- 1.6. L'ouverture de la séance conjointe des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 a eu lieu le lundi 7 novembre 2022. Deux cents (200) délégués provenant des États AFI, du Conseil de l'OACI, du siège de l'OACI et des Bureaux régionaux, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et les autres partenaires et parties prenantes, y ont pris part. La liste des participants à la séance conjointe est fournie à l'**Appendice 1A** au présent rapport.
- 1.7. Lors de la séance d'ouverture, des allocutions ont été prononcées par M. Abimana Fidèle, Secrétaire permanent du Ministère des infrastructures de la République du Rwanda ; M. Didier Kurikiyimfura, Président du Conseil d'administration de l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda ; M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI ; M. Henry Okech, Directeur de la sécurité et des services techniques représentant Mme Adefunke Adeyemi, Secrétaire générale de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ; et MM. Tobias Gunzel et Dokisime Gnama Latta, Président de l'APIRG et Président du RASG-AFI, respectivement. Dans leurs discours, tous les intervenants ont exprimé leur gratitude à l'endroit des Autorités et du peuple de la République du Rwanda, pour avoir accepté d'accueillir cet événement et pour la parfaite coordination de la réunion.
- 1.8. Dans son discours de bienvenue, M. Didier Nkurikiyimfura a remercié tous les États et les institutions pour avoir permis à leurs experts d'être présents au Rwanda pour participer à la réunion et discuter des questions essentielles pour la durabilité du transport aérien en Afrique. Il a aussi souligné les principaux défis auxquels l'industrie a fait face pendant la pandémie de la COVID-19 et encouragé les experts réunis à l'occasion de cette réunion à élaborer des stratégies pour inverser la tendance négative et remettre l'industrie sur la voie du progrès.
- 1.9. Dans son intervention, le Colonel Latta, Président du RASG-AFI, a souligné l'importance de faire le point sur la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions adoptées lors des précédentes réunions pour rester cohérent avec la situation actuelle. Il a également recommandé de recenser les faiblesses et les causes profondes de la non-mise en œuvre dans tous les domaines de la navigation aérienne et de la sécurité afin de développer des actions efficaces et durables pour atteindre des objectifs communs.
- 1.10. M. Tobias, Président de l'APIRG, a quant à lui exprimé son émotion de rencontrer physiquement des experts venus du monde entier après la pandémie de la COVID-19. Il a souligné le retour positif du Conseil de l'OACI et de la Commission de navigation aérienne sur le rapport des réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7, et encouragé la réunion à mettre l'accent sur la région dans son ensemble pour faciliter et améliorer l'efficacité des vols dans cet espace aérien.
- 1.11. M. Henry Okech, Directeur de la sécurité et des services techniques, prenant la parole pour le compte de Mme Adefunke Adeyemi, Secrétaire générale de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a déclaré que le développement des infrastructures reste l'un des principaux facteurs de succès du marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA), un puissant moteur de croissance économique et une chance pour les communautés locales sur l'ensemble du continent africain. En outre, il a souligné l'importance des partenariats public-privé dans le renforcement des capacités du secteur de l'aviation sur le continent. Enfin, il a invité la réunion à concevoir des stratégies pour assurer l'élaboration du Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP), conforme aux activités et aux cibles du GASP.

- 1.12. Dans son intervention, M. Prosper Zo'o Minto'o, a exprimé sa satisfaction pour le niveau de participation à cette réunion régionale. Il s'agit d'une démonstration claire de la reconnaissance du secteur de l'aviation en tant que catalyseur clé du développement économique et social des nations, et de l'importance pour toutes les parties prenantes de travailler en étroite collaboration et de développer des synergies entre elles. En outre, il a souligné que malgré les difficultés rencontrées par l'industrie ces dernières années, les États et l'industrie, avec le soutien de la CAFAC, des RSOO, des Bureaux régionaux et d'autres partenaires, n'ont cessé de renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'aviation et des systèmes de navigation aérienne dans la région.
- 1.13. Enfin, le directeur régional a informé la réunion que les principales délibérations de la 41e Assemblée de l'OACI comprenaient l'approbation du Plan mondial révisé pour la sécurité de l'aviation (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), en tant qu'orientations stratégiques mondiales pour la sécurité et la navigation aérienne, respectivement. Il a également informé la réunion de l'extension du Plan régional complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) pour soutenir et renforcer les réalisations obtenues jusqu'à présent.
- 1.14. M. Abimana Fidèle, Secrétaire permanent du ministère des Infrastructures de la République du Rwanda a souhaité la bienvenue aux participants dans la belle ville de Kigali et félicité les États et les organisations pour avoir permis à leurs experts d'être présents à ces deux importantes réunions. Il a reconnu l'importance des résultats de ces réunions qui amélioreront les infrastructures et les performances de la région en matière de sécurité.
- 1.15. Il a par ailleurs souligné l'importance de la libéralisation du transport aérien en Afrique et la nécessité d'intégrer les nouvelles technologies émergentes en aviation. Enfin, il a souhaité plein succès aux travaux de la réunion et déclaré officiellement ouvertes la 25^e réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/25) et la huitième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — Océan Indien (RASG-AFI/8).

DEUXIÈME PARTIE :

PREMIÈRE SÉANCE CONJOINTE APIRG/25 ET RASG-AFI/8

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU
JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL**

1.1. L'ordre du jour adopté par la session conjointe figure à l'**Appendice 2A** au présent rapport. La liste des participants aux séances conjointes des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 figure à l'**Appendice 1A**.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE
CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/24
ET RASG-AFI/7**

**2.1 Examen des suites données par l'ANC et le Conseil au rapport des réunions APIRG/24 et
RASG-AFI/7**

2.1.1 La réunion a été informée du résultat de l'examen du rapport des réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7 par l'ANC et le Conseil. La réunion a considéré que la rétroaction fournie est très utile parce qu'elle présente un aperçu général des suites données aux travaux.

2.1.2 En ce qui concerne l'alignement de la délimitation géographique de la région Afrique — océan Indien (AFI) avec les limites géographiques de l'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a noté que le Conseil a demandé au Secrétaire général de l'OACI d'accélérer la nouvelle délimitation géographique de l'APIRG et du RASG-AFI pour faciliter la coordination pour une mise en œuvre effective.

2.1.3 S'agissant de la mise à jour des informations relatives au Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI, la réunion a été informée de l'élaboration en cours d'une nouvelle version de l'iSTARS. La réunion a rappelé que cet outil est d'une grande utilité dans la collecte des informations sur la sécurité et invité l'OACI à accélérer l'élaboration d'une nouvelle version de cet outil.

2.1.4 La réunion s'est penchée sur le niveau de participation des États aux réunions de l'APIRG et du RASG-AFI. La réunion a estimé qu'il est important que les membres du Groupe AFI au Conseil, ainsi que les deux membres africains de l'ANC soient invités à l'avenir, ès qualités, à participer aux travaux de l'APIRG et du RASG-AFI. La réunion a estimé que leur participation facilitera un dialogue significatif qui profitera à la région AFI.

2.1.5 La réunion a en outre exprimé sa préoccupation concernant la faible participation des Directeurs généraux des autorités de l'aviation civile et des Directeurs généraux de l'industrie aux réunions de l'APIRG et du RASG-AFI. La réunion a demandé au Secrétariat et aux États d'explorer les voies pour accroître la participation des Directeurs généraux des autorités de l'aviation civile et des Directeurs généraux de l'industrie aux réunions de l'APIRG et du RASG-AFI.

**2.2 Examen de l'état de mise en oeuvre des Conclusions et Décisions des réunions APIRG/24 et
RASG-AFI/7**

2.2.1 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions des séances conjointes des réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7 qui se sont tenues virtuellement du 1^{er} au 8 novembre 2021. Elle a également pris note des progrès importants réalisés dans la mise en œuvre. Certaines activités sont cependant toujours en cours. En conséquence, la réunion a invité instamment les États, la CAFAC et d'autres parties prenantes à redoubler d'efforts, individuellement et collectivement, pour accélérer la mise en œuvre des actions restantes.

- 2.2.2 La réunion a en outre recommandé de formuler, dans la mesure du possible, des Conclusions et des Décisions de l'APIRG et du RASG-AFI susceptibles de garantir l'exhaustivité, y compris, la détermination des étapes, des calendriers et des cibles, afin d'orienter la mise en œuvre des activités, ainsi que l'évaluation et le suivi par les parties prenantes concernées.
- 2.2.3 Dans le cadre des activités en cours, la CAFAC a informé la réunion des progrès accomplis en ce qui concerne l'élaboration de l'outil en ligne pour la collecte des données de sécurité et le suivi de la mise en œuvre des cibles liées à la sécurité et à la navigation aérienne. La réunion a adopté la conclusion suivante :

APIRG/25 & RASG-AFI/8 - Conclusion 4/01 : Mécanismes et outils en ligne pour collecter les données de sécurité et surveiller l'état de la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne

Il est conclu que,

Afin d'éviter la duplication des efforts et d'assurer l'harmonisation avec les outils existants, le mécanisme et les outils en ligne en cours d'élaboration par la CAFAC pour collecter les données sur la sécurité et surveiller l'état de la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne devraient, dans la mesure du possible, être simples et conviviaux et complémentaires d'autres mécanismes et outils existants élaborés par l'OACI ou d'autres parties prenantes pour le même but sans duplication.

2.3 Examen des Résultats de la 41e Assemblée générale de l'OACI

- 2.3.1 Un aperçu général des résultats de la 41^e Session de l'Assemblée de l'OACI tenue du 27 septembre au 7 octobre 2022 à Montréal (Canada) a été présenté à la réunion. La réunion a noté avec satisfaction que la 41^e Session de l'Assemblée a élu pour la première fois une femme à sa présidence, à savoir Mme Poppy Khoza, Directrice générale de l'Autorité de l'aviation civile de l'Afrique du Sud. La réunion a noté avec satisfaction que le Président du Conseil de l'OACI a récompensé la Côte d'Ivoire et l'Éthiopie pour les progrès importants accomplis dans l'amélioration des systèmes de supervision de la sécurité et de la sûreté, en leur décernant des Certificats du Président du Conseil.
- 2.3.2 La réunion a en outre noté avec satisfaction l'élection de l'Égypte, de l'Éthiopie, de la Guinée équatoriale, du Ghana, de la Mauritanie, du Nigéria, de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe au Conseil de l'OACI ; et exprimé sa gratitude à l'endroit tous les États qui ont soutenu les États africains lors de ce scrutin.
- 2.3.3 S'agissant de la sécurité de l'aviation et de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, la 41^e Session de l'Assemblée a approuvé les récentes éditions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI. Cette approbation va rassembler la communauté aéronautique autour de cibles et de trajectoires communes pour la réalisation d'un système mondial de transport aérien souple, sécurisé, sûr, durable, hautement performant et interopérable. L'Assemblée a aussi approuvé les recommandations du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19. Conformément à ce qui précède, la réunion a formulé la conclusion suivante :

**APIRG/25 & RASG-AFI/8 — Conclusion 4/02 : Alignement des plans et programmes régionaux
sur les dernières éditions du GASP et du GANP de l'OACI**

Il est conclu que,

Afin de favoriser les progrès régionaux sur les priorités et les défis clés, les programmes et les plans régionaux devraient être alignés sur les dispositions des dernières éditions des plans mondiaux de l'OACI (GASP et GANP).

2.3.4 La réunion a aussi relevé avec satisfaction que l'Assemblée a approuvé la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre qui renforcera les efforts déployés pour aider les États dans la mise en œuvre des normes internationales qui figurent dans les 19 Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. La réunion a été informée que la 41^e Assemblée a reconnu la nécessité de mieux soutenir les organisations régionales de sécurité de l'aviation et les organismes d'enquête sur les accidents d'aéronef, à travers un financement plus durable et l'élaboration de cadres juridiques.

2.4 Définition géographique de la région Afrique - Océan Indien (AFI)

2.4.1 La réunion a rappelé qu'en 2020, le Groupe régional de planification et de mise en œuvre (APIRG) et le Groupe régional de la sécurité aérienne (RASG-AFI) de l'Afrique-Océan Indien (AFI) ont noté que la définition de la région Afrique-Océan Indien (AFI), telle qu'elle figure dans le Doc 8144 de l'OACI, *Directives aux réunions régionales de navigation aérienne et règles de procédure pour leur conduite - Plans régionaux de navigation aérienne*, ne correspondait plus à leur zone de couverture géographique réelle, et ont estimé que le Conseil de l'OACI devait se pencher sur cette question.

2.4.2 La réunion a noté que pour donner suite à un examen du rapport APIRG et RASG-AFI, le Conseil avait demandé au Secrétaire général d'accélérer l'élaboration d'une solution pour assurer la clarté et faciliter la coordination entre les parties prenantes pour une mise en œuvre efficace des programmes, mécanismes et initiatives dans la région AFI.

2.4.3 Pour soutenir ce processus, le Secrétariat a présenté une note de travail fournissant des informations générales sur l'alignement des régions d'applicabilité des SUPP sur ceux des Plans de navigation aérienne (ANP) par l'OACI, pour donner suite à la Recommandation 6/11 de la douzième Conférence de la navigation aérienne (ANConf/12, 2012). L'**Appendice 2B** du présent rapport présente les régions d'applicabilité alignées des ANP et des SUPP ainsi que les PIRG associés.

2.4.4 Le Secrétariat a également fourni une liste de mécanismes, de programmes et d'initiatives et de documents connexes, se référant à la Région AFI, qui sont mis en œuvre dans la région par la CAFAC, la CUA, l'OACI et l'Industrie, et leurs zones géographiques d'applicabilité respectives (voir **Appendice 2B-bis**). Certains de ces programmes/initiatives sont applicables à tous les États africains, tandis que d'autres ne sont applicables qu'aux États d'Afrique occidentale et centrale (WACAF) et d'Afrique orientale et australe (ESAF).

2.4.5 À la suite des discussions, la réunion a chargé un petit groupe de participants de fournir des orientations sur la marche à suivre, qui servirait de cadre pour la proposition à soumettre d'abord à l'ANC et, ensuite, au Conseil. La réunion a souligné qu'il faudra une coordination adéquate avec les États, les organisations internationales et régionales et d'autres acteurs.

2.4.6 Dans le but de contribuer à l'élaboration d'une solution, la réunion est convenue que la définition de la zone géographique d'applicabilité d'APIRG et de RASG-AFI devrait être basée sur les zones d'accréditation des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI. Les modifications qui en découlent devront être identifiées, à travers l'ensemble des dispositions de l'OACI et d'autres documents régionaux, afin de garantir l'harmonisation. La réunion a recommandé que le Secrétariat coordonne avec le groupe AFI avant la présentation de la proposition à l'ANC et au Conseil, pour assurer l'harmonie au niveau régional. La conclusion suivante a été ainsi formulée :

APIRG/25 & RASG-AFI/8 — Conclusion 4/03 : Nouvelle désignation de la région de navigation aérienne couverte par APIRG et RASG-AFI

Il est conclu que,

Lors de l'élaboration de la nouvelle définition des zones régionales de navigation aérienne couvertes par APIRG et RASG-AFI, le Secrétariat tient compte des points suivants :

- a) La définition soit basée sur la zone d'accréditation des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI ;**
- b) Un changement de nom pour APIRG et RASG-AFI et certains programmes et initiatives se référant actuellement au terme AFI, afin d'éviter toute confusion avec son utilisation générale pour désigner la région Afrique-océan Indien de l'OACI ; et**
- c) Une consultation avec le groupe AFI avant la présentation à l'ANC et au Conseil, afin d'assurer une harmonisation régionale.**

POINT 3 : COORDINATION ENTRE L'APIRG ET LE RASG-AFI

3.1 Examen des résultats de la réunion de l'ARC-TF/5

- 3.1.1. La réunion a pris note des résultats de la réunion ARC-TF/5 et reconnu les efforts déployés par les présidents et les secrétaires de l'APIRG et du RASG-AFI pour la réussite de la coordination et du compte rendu à l'ANC et au Conseil de l'OACI. Toutefois, la réunion a recommandé que le Secrétariat envisage la planification des activités de coordination dans les programmes de travail annuels suffisamment tôt avant la réunion plénière pour que les questions relatives aux domaines communs soient examinées en temps utile.
- 3.1.2. La réunion a examiné, comme proposé par ARC-TF/5, la répartition des tâches ainsi que les domaines d'intérêt commun entre APIRG et RASG-AFI. Les modifications ont été principalement induites par la restructuration des équipes de soutien à la sécurité de RASG-AFI. La réunion a donc approuvé les domaines communs mis à jour (voir **Appendice 2C**).
- 3.1.3. Pour ce qui est de la coordination des rapports annuels de l'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a été informée des difficultés rencontrées dans la coordination des activités entre l'équipe du rapport sur la sécurité du RASG-AFI (ASRT) et l'équipe du rapport sur la navigation aérienne de l'APIRG (AANRT). La réunion a invité instamment les membres de l'ASRT et de l'AANRT à coordonner efficacement leurs activités afin de relever les difficultés recensées et assurer la publication en temps voulu des rapports de l'ASRT et de l'AANRT.

Améliorations de la structure de l'APIRG et du RASG-AFI

3.1.4. La réunion a rappelé que le Conseil a défini le mandat qui sert de base pour les activités des PIRG et des RASG dans le monde et qui peut être davantage étendu par chaque PIRG et chaque RASG, le cas échéant, afin de maintenir la souplesse et l'efficacité de leurs travaux.

3.1.5. Grâce à l'expérience tirée de l'organisation l'une à la suite de l'autre des réunions de l'APIRG et du RASG-AFI, la réunion est convenue que vu le nombre élevé des domaines communs et des couches de coordination subséquentes, il serait utile de créer un petit groupe chargé d'étudier la faisabilité de fondre à l'avenir l'APIRG et le RASG-AFI en une seule entité, tel qu'envisagé en 2019 lors de la réunion APIRG/22.

3.1.6. Il a été proposé de créer un petit groupe composé de membres de l'APIRG et du RASG-AFI chargé de travailler à distance sous la direction des secrétaires et en étroite collaboration avec les présidents afin d'étudier la faisabilité de la fusion de l'APIRG et du RASG-AFI et de présenter le résultat à la prochaine réunion des deux groupes pour examen. La réunion a par conséquent formulé la Décision suivante:

APIRG/25 & RASG-AFI/8 — Decision 4/04 : Amélioration de la structure d'APIRG et RASG-AFI

Il est conclu que,

Pour améliorer l'efficacité des activités d'APIRG et RASG-AFI, les secrétaires des deux groupes coordonnent avec les présidents et l'ARC-TF soutenu par un petit groupe, pour étudier les modalités d'une approche intégrée d'APIRG et RASG-AFI en les combinant en une seule entité. L'étude examinera toutes les options disponibles et identifiera les actions à entreprendre ; et présentera sa proposition aux prochaines réunions des groupes.

3.2. État de la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité et de navigation aérienne de la région AFI

3.2.1. La CAFAC a présenté à la réunion l'état d'avancement de la mise en œuvre des cibles révisées d'Abuja de sécurité et de navigation aérienne jusqu'en juin 2022 (Figure 1). La réunion a noté la nécessité d'accroître les ressources allouées à la mise en œuvre des cibles de navigation aérienne. Tout en recommandant l'alignement des cibles avec le GASP et le GANP de l'OACI, la réunion a demandé à la CAFAC de promouvoir une allocation efficace des ressources et simplifier le processus de suivi.



Figure 1 : État de mise en œuvre des cibles de sécurité et de navigation aérienne de la région AFI par les États membres

Alignement des cibles d'Abuja de sécurité et de navigation aérienne avec le GASP et le GANP

- 3.2.2. Il a été reconnu que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI définit des objectifs, des cibles et des indicateurs qui sont applicables à tous les 193 États membres, alors que les performances en matière de sécurité continuent à se référer aux résultats de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, au Plan d'action pour l'Afrique et la Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique. La plupart des cibles sont devenues obsolètes, notamment la cible de 60 % de mise en œuvre effective définie en 2012 comme ambition en ce qui concerne la supervision de la sécurité qui a été depuis longtemps portée à 75 % par l'édition 2020-2022 du GASP. Le rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI porte toujours sur la mise en œuvre basée sur les cibles de sécurité d'Abuja, auxquels les cibles de navigation aérienne ont été incorporées.
- 3.2.3. Vu l'évolution du cadre mondial de performance depuis 2013, la réunion a reconnu que la référence aux cibles de sécurité d'Abuja pour les objectifs régionaux devrait être revue et actualisée afin de l'aligner avec les objectifs, les cibles actuelles et les exigences mondiales du GASP et GANP auxquels tous les États doivent se conformer. Cela devrait éviter de maintenir une approche double standard pour les États et la région. La réunion a ainsi formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 & RASG-AFI/8 - Conclusion 4/05 : Évaluation du cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des objectifs de sécurité d'Abuja et incorporation des objectifs des services de navigation aérienne

Il est conclu que,

Pour doter la région d'un cadre de performance approprié de sécurité de l'aviation, et de capacité et efficacité de la navigation aérienne, la CAFAC, en collaboration avec les Bureaux régionaux de l'OACI et toutes les parties prenantes concernées :

- a) **conduise une évaluation du cadre de performance de sécurité d'Abuja adopté par la Conférence ministérielle sur la sécurité aérienne en Afrique (16 - 20 juillet 2012), y compris la Déclaration d'Abuja, les objectifs et les plans d'action, à la lumière des dispositions de l'OACI relatives à la sécurité, telles qu'elles figurent dans l'Annexe - 19 (Gestion de la sécurité), et de l'évolution du Plan mondial de la sécurité aérienne (GASP, Doc 10004) et du Plan mondial de la navigation aérienne (GANP, Doc 9750) de l'OACI ;**
- b) **élabore des recommandations pour des propositions d'amendement au cadre actuel de performance en matière de sécurité afin de s'assurer qu'un cadre commun approprié de performance en matière de sécurité aérienne est adopté pour être utilisé par les États membres. Ces recommandations devraient inclure une proposition pour le processus d'approbation à appliquer, en tenant dûment compte des mécanismes de l'Union Africaine ; et**
- c) **organise un atelier de validation du rapport d'évaluation demandé au point a) ci-dessus, avant de le coordonner avec les Commissions Régionales de l'Aviation, les RASGs, les PIRGs et les autres parties prenantes concernées.**

TROISIÈME PARTIE :

**VINGT-CINQUIÈME RÉUNION DU
GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE —
OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/25)**

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL

- 1.1. La réunion APIRG/25 a été présidée par M. Tobiasz Günzel (Namibie), Président de l'APIRG. Monsieur Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional Afrique occidentale et centrale de l'OACI à Dakar, a assuré le secrétariat de la réunion.
- 1.2. L'ordre du jour adopté par la réunion figure à l'**Appendice 3A** du présent rapport.

POINT 2 : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/24 ET EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION APCC/7

2.1 Examen de l'état de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion APIRG/24

- 2.1.1 La réunion a reçu des informations sur l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées par la réunion APIRG/24. La réunion a pris note des progrès accomplis et des activités initiées par le Secrétariat, les États et les parties prenantes sur la mise en œuvre des Conclusions et Décisions adoptées par la réunion APIRG/24 tel que présentés sur la figure ci-après.

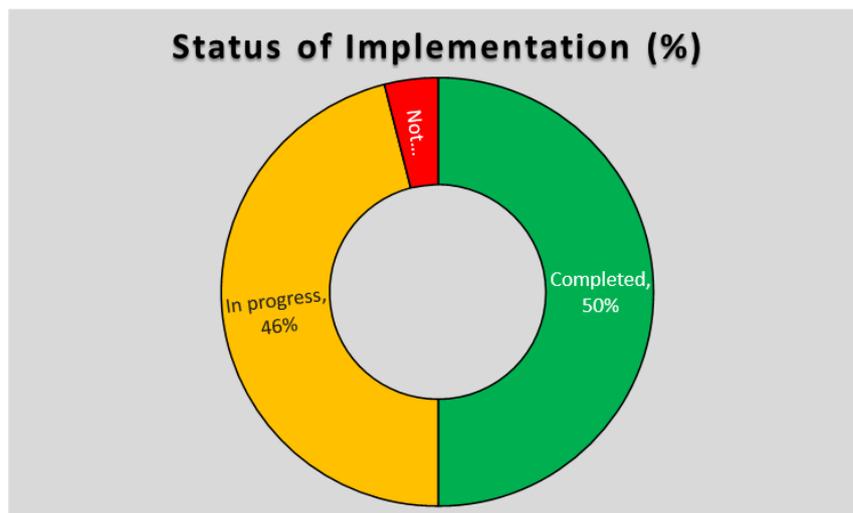


Figure 2 : État de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion APIRG/24

- 2.1.2 La réunion a exhorté les États et toutes les parties prenantes à renforcer leur coopération et leur appui à la mise en œuvre des activités pour exécuter les Conclusions et Décisions en suspens. En outre, la réunion a demandé au Secrétariat d'actualiser les dates butoirs pour la mise en œuvre de toutes les Conclusions et Décisions de la réunion APIRG/24 qui ont dépassé les délais convenus.

2.2 Examen des résultats de la réunion APCC/7

- 2.2.1 La réunion a été informée que la septième réunion du Comité de coordination des projets d'APIRG (APCC/7), tenue virtuellement le 20 octobre 2022, a été présidée par M. Tobiasz Günzel (Namibie), Président du APIRG, avec le soutien de Mme Paule Assoumou Koki (Cameroun), Vice-Présidente d'APIRG. M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional, Bureau WACAF de l'OACI et Secrétaire d'APIRG, a assuré le secrétariat de la réunion en coordination avec M. Barry Kashambo, Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI.
- 2.2.2 La réunion a apprécié le travail accompli par la réunion APCC/7 en examinant les rapports des cinquièmes réunions des Sous-groupes AAO et IIM. La réunion s'est en outre félicitée du travail

effectué par l'APCC en examinant les résultats des Sous-groupes qui doivent être soumis à l'appréciation d'APIRG, et en fournissant des orientations pour leur finalisation.

2.2.3 La réunion a pris note de la demande adressée par l'APCC au Secrétariat l'invitant à accélérer la mise en œuvre de l'outil AANDD, et aux États et organisations pour qu'ils participent activement aux activités de gestion des carences de la navigation aérienne.

2.2.4 La réunion s'est réjouie de l'état d'avancement de l'élaboration du rapport annuel de la navigation aérienne. La réunion a discuté des difficultés rencontrées par l'équipe de rédaction du rapport annuel sur la navigation aérienne pour recueillir des données auprès des États et des parties prenantes. Tout en reconnaissant le dévouement de l'équipe, la réunion a exhorté cette dernière à finaliser le rapport, et toutes les parties prenantes à fournir les informations requises pour permettre la publication du rapport d'ici le 30 décembre 2022.

POINT 3 : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS EN MATIÈRE DE NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS ÉTABLIES PAR LE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE

3.1. Résultats de la cinquième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien de l'APIRG (AAO/SG5)

3.1.1. La réunion a été informée de la tenue de la cinquième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien, qui s'est tenue virtuellement du 23 au 26 août 2022, avec la participation de cent quarante-deux (142) délégués issus des États de la région AFI et des organisations internationales.

Examen des Conclusions et Décisions de la réunion APIRG/24 applicables au Sous-groupe AAO

3.1.2. La réunion a été informée de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions liées au mandat du Sous-groupe AAO, et elle a pris note des progrès accomplis et prié instamment les États et les organisations à accélérer la mise en œuvre des questions en suspens.

Réalisations dans le domaine de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien

3.1.3. Les résultats enregistrés dans le domaine de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien ont été présentés à la réunion. La réunion s'est félicitée du travail accompli et a encouragé le Sous-groupe à continuer dans cette approche progressive de ses travaux et activités.

Identification et mise en œuvre des éléments ASBU applicables

3.1.4. La réunion a noté que le Sous-groupe a utilisé une approche fondée sur les performances, un concept et des critères pour l'identification de l'applicabilité des éléments ASBU dans la région AFI. Par conséquent, elle est convenue que les éléments ASBU identifiés par le Sous-groupe AAO (voir **Appendice 3D**) sont applicables à la région. La réunion a recommandé la tenue d'autres ateliers pour mieux sensibiliser les experts des États à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans nationaux de navigation aérienne. S'agissant de l'outil de collecte des données ASBU, la réunion a été mise à jour sur le formulaire Excel destiné à être utilisé temporairement en attendant la transition complète vers une plateforme automatique en ligne.

Planification et mise en œuvre par les États et les parties prenantes

3.1.5. La réunion s'est réjouie du travail réalisé grâce à l'approche projet et prié instamment le Sous-groupe à accorder plus d'attention aux domaines affectés par des retards.

Élaboration du Plan directeur régional ATM (AAMP)

3.1.6. La réunion a pris note des progrès accomplis dans l'élaboration de la Vision régionale ATM 2045, du futur concept régional des opérations (CONOPS) et du Plan directeur ATM régional. La réunion a été en outre informée que les tâches qui subsistent en ce qui concerne l'élaboration du Plan directeur seront achevées d'ici juin 2023.

Examen du Plan régional de contingence ATM (ATM CP)

3.1.7. La réunion a été informée que le plan régional de contingence ATM (ATM CP) avait été revu pour intégrer les enseignements tirés depuis la publication de la deuxième édition. La réunion a également pris note des coordonnées mises à jour des points focaux du plan de contingence ATM des États/FIR. La réunion a en outre noté la nécessité d'effectuer un exercice de simulation pour tester le plan, garantir sa robustesse et son efficacité, et a recommandé son achèvement d'ici le 31 décembre 2023.

3.1.8. La réunion a demandé au Secrétariat d'assurer la coordination nécessaire pour déterminer la FIR dans laquelle l'exercice théorique sera réalisé et prendre les dispositions afin que les experts ATM des autres FIR y participent. Par conséquent, la réunion a formulé la Conclusion et la Décision suivantes :

APIRG/25 Conclusion 25/01 — Adoption de la troisième édition du plan régional de contingence ATM (ATM CP)

Il est conclu que,

La troisième édition du plan régional de contingence ATM figurant en Appendice 3B soit adoptée par les États afin de faciliter l'amélioration et la mise en oeuvre des dispositions de contingence dans la région.

APIRG/25 Decision 25/02 - Efficacité du plan régional de contingence ATM (ATM CP)

Il est décidé qu'afin de garantir l'efficacité de l'ATM CP :

- a) **l'équipe de coordination du plan régional de contingence (CCT) effectue un exercice de simulation d'ici le 31 décembre 2023 ; et**
- b) **le Secrétariat coordonne avec l'équipe de coordination du plan régional de contingence ATM pour déterminer la FIR au sein de laquelle l'exercice de simulation sera réalisé, et prenne des dispositions pour que des experts ATM d'autres FIR y participent en tant qu'observateurs.**

Espace aérien régional de route libre (FRA)

3.1.9. La réunion a été informé des réunions virtuelles organisées par les trois groupes sectoriels, à savoir Afrique occidentale et centrale, Afrique australe, et Afrique orientale dans le but d'harmoniser la mise en œuvre de l'espace aérien de route libre dans la région.

- 3.1.10. La réunion a aussi pris note de la réunion en présentiel qui s'est tenue à Maurice du 24 au 28 octobre 2022. Elle avait pour objectif d'évaluer l'état de préparation au niveau régional et de s'accorder sur la date de mise en œuvre conformément aux orientations de la feuille de route proposée.
- 3.1.11. La réunion a reçu un rapport détaillé de l'analyse d'écart menée par l'équipe de gestion de projet régionale de FRA et a noté les progrès réalisés dans la mise en œuvre des opérations de routes libres dans l'espace aérien régional.
- 3.1.12. En outre, la réunion a pris note de la finalisation de la 2^{ème} édition du Concept d'opérations régional de FRA (CONOPS) qui intègre un modèle standardisé pour la publication de FRA. La réunion a donc formulé la conclusion suivante:

APIRG/25 Conclusion 25/03 — Mise en œuvre de l'Espace aérien de Route libre dans la région (FRA)

Il est conclu que,

Pour normaliser la mise en oeuvre du FRA dans la région :

- a) **le CONOPS FRA 2^{ème} édition (Appendice 3C de ce rapport), qui introduit le modèle de publication FRA standardisé, est approuvé ; et**
- b) **les États qui ont mis en oeuvre le FRA sont encouragés à partager les leçons tirées de leur expérience.**

Résultats du premier laboratoire sur la durabilité du transport aérien de l'AAIG

- 3.1.13. La réunion a pris note des résultats du premier Laboratoire sur la durabilité du transport aérien (LAB) du Groupe de l'industrie aéronautique africaine (AAIG)¹ convoqué par l'AFRAA du 27 juin au 1^{er} juillet 2022 en vue d'améliorer la durabilité du secteur de l'aviation et d'inverser la tendance à la baisse des parts de marché mondiales de l'Afrique, qui est passé de 3,5 % à 2,5 % en quatre décennies, tandis que la contribution des compagnies aériennes africaines de 45 % au début des années 1980 a chuté à 20 % en 2019.
- 3.1.14. Le LAB a produit un ensemble de feuilles de route pour cinq projets portant sur la durabilité du transport aérien en Afrique, à savoir (i) Taxes (douanes et carburant) ; (ii) Taxes et charges élevées ; (iii) Navigation – Espace aérien à route libre (FRA); (iv) SAATM ; (v) Partenariats – Compagnies aériennes et organismes de tourisme pour améliorer le tourisme intra-africain. La réunion a noté en particulier que la feuille de route LAB FRA, qui contribue à soutenir la mise en œuvre de la feuille de route de l'équipe régionale de gestion de projet (PMT) d'APIRG, a suggéré l'utilisation d'outils tels que le réseau d'échange de données CANSO ATFM pour les Amériques (CADENA) pour déclencher la mise en œuvre de FRA à travers des essais le long de différentes trajectoires pour des paires de villes soumises par les usagers de l'espace aérien, dans le cadre du PMT.

Espace aérien RVSM et sécurité opérationnelle

- 3.1.15. La réunion a noté avec inquiétude une nouvelle tendance qui affecte la sécurité dans l'espace régional RVSM et qui est associée à l'attribution et à l'utilisation du niveau de vol 420 par les aéronefs exploités hors de l'espace aérien RVSM.

¹ Les membres de l'AAIG comprennent l'AFRAA, l'IATA, l'AASA, CANSO et l'ACI-Afrique.

3.1.16. Pour garantir la sécurité opérationnelle et résoudre ces problèmes de manière coordonnée, la réunion a formulé les conclusions suivantes :

APIRG/25 Conclusion 25/04 — Amélioration de la sécurité dans l'espace aérien RVSM régional

Il est conclu que,

Pour améliorer la sécurité continue de l'espace aérien RVSM dans la région:

- a) **les États interdisent l'attribution et l'utilisation du FL420 par tout aéronef compte tenu des risques de sécurité associés, et conduisent des activités destinées à sensibiliser les contrôleurs de la circulation aérienne, les pilotes et le personnel AIM à cette question critique ; et**
- b) **ARMA organise des ateliers annuels pour les gestionnaires de projet nationaux RVSM (NPM).**

3.1.17. La réunion a en outre noté que bien que les États aient désigné des coordonnateurs pour le RVSM, il s'avère nécessaire de désigner des suppléants, surtout des experts en la matière pour soutenir la coordination avec l'ARMA. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/05 : Nomination des points focaux nationaux RVSM

Il est conclu que,

Pour améliorer la coordination entre ARMA et les États, le Secrétariat coordonne avec les États la nomination de suppléants aux points focaux RVSM pour soutenir les NPM avant le 31 mars 2023.

Projet d'attribution et de révision des codes SSR dans la région AFI (ASCAAR)

3.1.18. La réunion a reçu le rapport sur la mise en œuvre réussie du plan de gestion des codes SSR pour les quatre domaines de performance (PA) adoptés pour la mise en œuvre du projet. Une proposition a été présentée à la réunion qui a noté que le projet ASCAAR a été mis en œuvre avec succès et peut maintenant être clôturé. La réunion a recommandé que dans le cadre du suivi de la mise en œuvre, un questionnaire soit envoyé aux États.

3.1.19. La réunion a proposé qu'à l'avenir l'attribution des codes SSR soit effectuée après une période convenue, de préférence trois ans après la mise en œuvre du Plan de gestion des codes et après l'achèvement de la compilation et de l'analyse des statistiques du trafic aérien. La réunion a par conséquent formulé la Conclusion suivante:

APIRG/25 Conclusion 25/06 : Clôture du SSR CMP régional

Il est conclu que,

Par suite de la mise en œuvre réussie du plan régional de gestion de code SSR (SSR CMP), le projet ASCAAR établi par APIRG est clos.

Étude des compétences ATS

3.1.20. Les résultats et les recommandations de l'étude des compétences ATS ci-après ont été présentés à la réunion :

- a) Les États doivent identifier les différences entre les programmes de formation et élaborer un mécanisme pour l'harmonisation des programmes de formation et de formation abrégée.

- b) Les États doivent élaborer un plan pour l'accélération de la formation sur les questions émergentes dans la région en associant les parties prenantes de l'industrie. Les questions essentielles de formation parmi les questions émergentes sont le CISM, les facteurs humains (HF), la gestion des menaces et des erreurs.
- c) Les États doivent intégrer les programmes de formation abrégée, la formation en cours d'emploi (OJT), l'évaluation récurrente et continue conformément au Doc 10056 de l'OACI, dans leurs programmes de formation.

Notant que l'étude a été achevée, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/07 : Clôture de l'étude sur les compétences ATS

Il est conclu que,

Par suite de la conclusion réussie de l'étude sur les compétences ATS dans la région, le rapport tel que présenté soit mis en œuvre par les États, et l'étude est close.

Coopération et coordination civilo-militaire

3.1.21. Le rapport sur la coopération et la coordination civilo-militaire indique peu de progrès dans la mise en œuvre des dispositions du Doc 10088 de l'OACI. Toutefois, la réunion a été informée de l'expérience partagée par la République Démocratique du Congo (RDC) sur les questions liées à la mise en œuvre. La RDC a synthétisé son expérience en deux grandes étapes, à savoir, l'ère de la coopération avant le mémorandum de coopération formalisée et la période suivant la signature du mémorandum. Cette expérience a permis à la RDC de mettre en œuvre les meilleures pratiques recommandées par l'OACI. Par conséquent, la réunion a formulé la Décision ci-après :

APIRG/25 Decision 25/08: Renforcement de la coopération et de la coordination régionale civile/militaire

Il est décidé que,

Pour renforcer la promotion de la coopération civile - militaire dans la région

- a) **le Secrétariat organise deux ateliers/séminaires sur la coopération civilo-militaire avant décembre 2023 et demande instamment aux États d'assurer la participation de hauts responsables militaires appropriés ; et**
- b) **les Etats coordonnent avec leurs autorités militaires la nomination de points focaux militaires pour faciliter la coopération, la collaboration et la coordination entre civils et militaires.**

Sommet régional ATM

3.1.22. La réunion a rappelé la Conclusion 22/35, paragraphe c) de l'APIRG sur la gestion du trafic aérien sans discontinuité, qui demandait aux Bureaux régionaux de l'OACI de réfléchir à l'organisation d'un sommet dans la région AFI sur la gestion du trafic aérien sans discontinuité.

3.1.23. La réunion a noté l'importance de l'approche et du processus de prise de décisions en collaboration adoptés par l'équipe. Cette approche de l'investissement dans les systèmes et les infrastructures à travers diverses stratégies, y compris les communications, la navigation et la surveillance (CNS) a été soulignée comme étant utile pour un système de gestion du

trafic aérien sans discontinuité harmonisé et interopérable. La réunion a formulé la Conclusion suivante:

APIRG/25 Conclusion 25/09 : Sommet régional ATM

Il est conclu que,

Pour mettre en oeuvre des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) harmonisés, interopérables et continus dans la région, le Secrétariat coordonne avec les parties prenantes concernées la convocation d'un sommet ATM avant décembre 2024.

Mise en œuvre et suivi du format de compte rendu mondial sur l'état de la surface des pistes

3.1.24. La réunion a reçu une présentation sur l'état de la mise en œuvre du format de compte rendu mondial sur l'état de la surface des pistes (GRF) qui, au moment de la réunion, était de 59 % des États de la région. La réunion a exhorté les États à assurer la mise en œuvre complète du GRF et à relever tous les défis qui entravent les progrès.

État d'avancement de la certification des aérodromes dans la région

3.1.25. La réunion a été mise à jour sur l'état de la certification des aérodromes dans la région qui est à 33,1 %. La réunion a encouragé les États à relever les principaux défis identifiés qui ralentissent les progrès de la certification des aérodromes dans la région. Ces défis incluent l'inadéquation de la formation et la qualification des experts d'aérodrome, le coût des activités de certification et les problèmes d'organisation. La réunion a recommandé au Secrétariat de continuer à suivre avec les États la mise en œuvre appropriée des actions convenues.

Rapport de l'équipe projet sur la formation et la qualification du personnel technique des aérodromes (régulateurs et exploitants d'aéroport)

3.1.26. La réunion a été informée des progrès réalisés par l'équipe du projet, y compris la conduite d'une enquête auprès des États. Il a été annoncé que 37,5 % des États et trois organismes de formation ont répondu au questionnaire d'enquête envoyé par l'équipe du projet, malgré la prorogation de deux mois du délai de réponse pour leur permettre de fournir plus d'information.

Élaboration du Volume III du Plan régional de navigation aérienne

3.1.27. La réunion a été informée que sur la base de l'édition la plus récente du GANP et des éléments ASBU applicables à la région, identifiés pour les domaines AOP et ATM/SAR, le Sous-groupe AAO a apporté des contributions pertinentes au projet de Volume III du Plan régional de navigation aérienne.

Compte rendu sur les carences de navigation aérienne

3.1.28. La réunion a instamment prié le Sous-groupe à rendre continuellement compte des carences de navigation aérienne comme le prévoit la Méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu sur les carences de navigation aérienne approuvée par le Conseil de l'OACI.

Difficultés de mise en œuvre rencontrées par le Sous-groupe AAO

3.1.29. La réunion a noté les difficultés rencontrées par le Sous-groupe dans l'atteinte de ses objectifs, notamment le manque d'implication et d'engagement des experts des États, l'indisponibilité des données des États et de l'industrie, et l'absence de compte rendu au Secrétariat. La réunion a instamment invité les États et les organisations internationales à prendre des mesures adéquates pour résoudre ces problèmes.

Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe AAO.

3.1.30. La réunion a été informée que le Sous-groupe AAO a examiné son mandat et a noté qu'aucun amendement n'a été proposé. La réunion a aussi examiné la proposition de programme de travail futur du Sous-groupe, y compris les activités et les réunions.

3.2. Résultats de la cinquième réunion du Sous-groupe de gestion de l'information et des infrastructures d'APIRG (IIM/SG5)

3.2.1. La cinquième réunion du Sous-groupe de gestion de l'information et des infrastructures (IIM/SG5) s'est tenue virtuellement du 26 au 29 août 2022. Deux cent vingt-six (226) participants venant de trente-huit États et organisations y ont pris part. La réunion a examiné dix (10) points inscrits à l'ordre du jour comme le montre l'Appendice 1 au rapport de la réunion IIM/SG5, elle a également débattu et adopté dix-huit (18) projets de Conclusion/Décision.

État d'avancement de la mise en œuvre des projets de Conclusion et de Décision de la réunion APIRG/24 applicables au Sous-groupe IIM

3.2.2. La réunion a été informée sur l'état de mise en œuvre des Conclusions/Décisions de la réunion APIRG/24 applicables au Sous-groupe IIM, et a instamment invité les États/organisations à compléter la mise en œuvre de ces questions en suspens.

Identification des éléments ASBU applicables à la région

3.2.3. La réunion a convenu que les éléments essentiels de l'ASBU liés aux normes et pratiques recommandées (SARP) devraient s'appliquer à la Région. Les détails sur l'applicabilité des éléments ASBU dans les domaines AIM, MET et CNS ont été abordés et sont fournis dans le rapport de la réunion IIM/SG5. La Conclusion suivante a été par conséquent formulée.

APIRG/25 Décision 25/10: Adoption des éléments ASBU applicables à la Région

Il est décidé que,

Afin d'aligner le plan régional de navigation aérienne sur la sixième édition du GANP, les éléments de l'ASBU, tels qu'identifiés dans l'Appendice 3D du présent rapport, sont adoptés.

Outil de collecte des données ASBU et état de mise en œuvre des éléments ASBU applicables

3.2.4. La réunion a été informée de l'initiative du Secrétariat d'élaborer un cadre à utiliser pour collecter les données des États sur la mise en œuvre des éléments ASBU. Ce processus a commencé par l'élaboration d'un modèle de collecte des données au format Excel à remplir manuellement par les États et à transmettre aux Bureaux régionaux de l'OACI pour consolidation. Les États ont été invités à utiliser ce modèle Excel pour rendre compte aux

Bureaux régionaux de l'OACI de la planification et de la mise en œuvre des éléments ASBU, par l'intermédiaire des Coordonnateurs nationaux de la planification et de la mise en œuvre (NCPI), en attendant le développement de la plateforme en ligne par le Secrétariat. La conclusion suivante a été formulée :

APIRG/25 Conclusion 25/11 : Collecte de données et comptes rendus sur la mise en œuvre des éléments ASBU

Il est conclu que,

Pour mettre à jour l'état de la mise en oeuvre des éléments ASBU, et assurer des rapports continus et réguliers basés sur des données dans la région :

- a) **les États renseignent le modèle de collecte de données présenté à l'Appendice 3E du présent rapport et soumettent des rapports trimestriels aux Bureaux régionaux de l'OACI sur l'état de la planification et de la mise en oeuvre des éléments ASBU, en utilisant le modèle Excel jusqu'à ce que le développement de la plateforme en ligne soit achevé ; et**
- b) **le Secrétariat accélère le développement de la plateforme en ligne destinée à remplacer le modèle Excel pour la collecte des données et les comptes rendus.**

Défis rencontrés par le Sous-groupe IIM dans l'exécution des projets.

3.2.5. La réunion s'est penchée sur les difficultés rencontrées par le Sous-groupe IIM dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets. Ces difficultés incluent l'absence de réponses des États aux questionnaires d'enquête, le faible niveau du soutien fourni aux coordonnateurs et experts des équipes de projet, notamment la familiarisation à leurs rôles et les attentes, la non-participation des experts désignés de certains États, et la barrière linguistique. La réunion s'est accordée sur la décision ci-après afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des projets du Sous-groupe IIM.

APIRG/25 Conclusion 25/12 : Amélioration de l'efficacité des projets APIRG

Il est conclu que,

Afin d'améliorer l'efficacité des projets IIM/SG :

- a) **le Secrétariat renforce sa coordination et son soutien aux équipes projets ; et**
- b) **le Secrétariat, en coordination avec les États et les organisations, examine et met à jour la liste des membres des équipes projets avant le 31 décembre 2022.**

Alignement des projets du Sous-groupe IIM sur la sixième édition du GANP

3.2.6. La réunion a noté l'alignement des projets du domaine IIM sur la sixième édition du GANP, y compris l'examen des documents projet dans ce domaine et l'identification des éléments ASBU du GANP applicables aux projets dans les domaines AIM, CNS et MET, ainsi que les domaines de performance clés et les indicateurs liés aux projets. Les documents de projet ont été par conséquent révisés et actualisés.

APIRG/25 Décision 25/13: Alignement des projets IIM/SG sur la 6ème édition du GANP

Il est décidé que,

Afin de promouvoir la mise en oeuvre des éléments ASBU applicables à la région dans les domaines AIM, CNS et MET, les références des projets IIM sont alignées sur les groupes, fils et éléments ASBU de la 6ème édition du GANP, comme indiqué dans les Appendices 3F de ce rapport.

Appui à la mise en oeuvre de l'AIM axé sur les résultats (RBIS)

3.2.7. La réunion a été informée que la portée du projet « de mise en oeuvre de l'AIM axée sur les résultats (RBIS) pour la région AFI » lancé en 2019, dans le cadre du Plan régional de mise en oeuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), pour accélérer l'appui aux États dans la mise en oeuvre du QMS, de l'AIXM et de l'e-TOD a été reconfiguré pour couvrir les livrables attendus des trois projets AIM du Sous-groupe IIM qui n'enregistrent pas des résultats significatifs à ce jour. Par conséquent, la réunion a décidé de mettre un terme aux activités de ces projets AIM, afin d'éviter la duplication des efforts. La réunion a formulé le projet de Décision ci-après.

APIRG/25 Décision 25/14: Clôture des activités des projets AIM/1, AIM/ 2 et AIM/3

Il est décidé que:

Considérant le projet du Plan AFI « Appui à la mise en oeuvre basé sur les résultats (RBIS) pour la région » dont la portée couvre les livrables des projets AIM ci-dessous énumérés et pour éviter la duplication des efforts, les projets suivants sont clos :

- a) **AIM/1 - Évaluation et développement du QMS appliqué à l'AIM dans les États;**
- b) **AIM/2 : Mise en oeuvre des systèmes d'échange d'information aéronautique (AIXM) ; et**
- c) **AIM/3 - Mise en oeuvre de la fourniture de données électroniques de terrain et d'obstacles (e-TOD).**

3.2.8. Il a été cependant noté que la portée du projet AIM RBIS couvre en partie l'élément DAIM-B1/1 et entièrement les éléments DAIM-B1/2, DAIM-B1/3, et DAIM-B1/4. En ce qui concerne les éléments ASBU restants dans le domaine AIM, la réunion est convenue, à travers la Décision ci-après, d'élaborer de nouveaux projets :

APIRG/25 Décision 25/15: Adoption des projets IIM AIM/4 et IIM AIM/5

Il est décidé que,

Afin d'aider les États à améliorer la qualité de l'information aéronautique et à mettre en oeuvre les ensembles de données de cartographie d'aérodrome et de procédures de vol aux instruments, les projets AIM suivants, tels que décrits dans les Appendices 3G et 3H, sont approuvés :

- a) **Projet IIM AIM/4 – Surveillance de la qualité de l'information aéronautique et amélioration du NOTAM ; et**
- b) **Projet IIM AIM/5 – Mise en oeuvre des ensembles de données de cartographie d'aérodrome et des ensembles de données de procédures de vol aux instruments.**

Activités des projets du Sous-groupe IIM liées à la cyberrésilience dans la région

3.2.9. La réunion s'est penchée sur les résultats du Projet régional COM5 du Sous-groupe IIM lié à la cybersécurité et à la résilience des services de navigation aérienne et a pris note du cadre régional de cyberrésilience des Services de navigation aérienne dans la région AFI et des normes et cadres éprouvés de cybersécurité (ISO, série 27000, NIST, etc.). Le projet a dressé et maintenu à jour la liste des formations et des ateliers/webinaires sur la cybersécurité des services de navigation aérienne disponibles destinés en général à promouvoir la culture de cybersécurité dans la Région. La conclusion suivante a été formulée.

APIRG/25 Décision 25/16: Appui aux activités des projets APIRG liées à la cyber-résilience dans la région

Il est décidé que,

Afin d'accroître la sensibilisation du personnel technique des États/Organisations à la cybersécurisation des systèmes ANS, l'OACI dans le cadre du mécanisme APIRG, renforce son soutien aux activités visant à sensibiliser à la cyber-résilience des ANS par le biais de webinaires/ateliers/séminaires sur la cyber-résilience des systèmes ANS pour la région.

Recadrage des projets MET du Sous-groupe IIM

3.2.10. La réunion a rappelé la Décision 24/25 de l'APIRG qui demandait au projet MET 1 du Sous-groupe IIM de soutenir les États dans la mise en œuvre des normes de compétence du personnel de météorologie aéronautique dans la Région ; elle a débattu et convenu d'un nouveau projet destiné à mettre en œuvre les activités liées au respect des normes de compétence dans la Région.

3.2.11. La réunion a par ailleurs noté avec inquiétude les questions soulevées par les rapports trimestriels des bases de données régionales OPMET (RODB) de la région AFI concernant la faible disponibilité de données OPMET dans la Région, et les plaintes des utilisateurs finaux concernant l'absence de données OPMET à certains aérodromes de la Région. Vu l'indisponibilité récurrente des données OPMET dans la Région qui constitue une source de risques de sécurité pour l'aviation, la réunion est convenue de mettre en place un mécanisme pour répondre durablement à l'absence de données OPMET à travers l'approche des projets d'APIRG en élaborant un projet pour soutenir les États dans la résolution des carences de longue date liées à la disponibilité des données OPMET dans la Région. La Décision suivante a été formulée:

APIRG/25 Décision 25/17: Adoption des projets IIM MET 4 et IIM MET 5

Il est décidé que,

Pour assister les États de la région à mettre en œuvre les normes de compétence du personnel de météorologie aéronautique et à remédier de manière durable aux carences de longue date liées à la disponibilité des données OPMET dans la région, les projets MET IIM suivants, tels que décrits dans les Appendices 3I et 3J, sont adoptés :

- a) **Projet IIM MET 4 – Normes de compétence du personnel de météorologie aéronautique, et**
- b) **Projet IIM MET 5 - Élimination des carences liées à la disponibilité des données OPMET dans la région.**

Première réunion du Groupe de coordination des exercices de cendres volcaniques dans la région (VOLCEX/SG)

3.2.12. La réunion a examiné les résultats de la première réunion du Comité de coordination des exercices de cendres volcaniques dans la région (VOLCEX) qui s'est tenue virtuellement le 5 juillet 2022 pour examiner le rapport du premier exercice de cendres volcaniques (VOLCEX 21/01) réalisées en novembre 2021 par Cabo Verde en tant qu'État leader. La réunion s'est félicitée du travail abattu par Cabo Verde et le Groupe de pilotage, et convenu que les décisions contenues dans le rapport doivent guider la préparation et la conduite du deuxième exercice de cendres volcaniques dans la région prévue en 2023. Par conséquent, elle a formulé la Décision suivante :

APIRG/25 Décision 25/18: Résultats de la première réunion du Groupe régional de pilotage de l'exercice sur les cendres volcaniques

Il est décidé que,

Les décisions de la première réunion du groupe de pilotage de l'exercice sur les cendres volcaniques de la région, qui s'est tenue virtuellement en juillet 2022, qui figurent à l'Appendice 3K du présent rapport, sont approuvées en vue de la préparation du deuxième exercice sur les cendres volcaniques de la région qui se déroulera en 2023.

Coordonnateurs nationaux de la planification et de la mise en œuvre (NCPI) et coordonnateurs techniques des Etats

3.2.13. La réunion a rappelé la Conclusion 24/22 de la réunion APIRG/24 qui appelait les États à désigner des experts chargés de la coordination des activités de l'APIRG et de ses organes auxiliaires. La réunion a noté que plusieurs États n'ont pas encore désigné des experts comme les NCPI et les coordonnateurs techniques dans les domaines de la navigation aérienne. La réunion s'est aussi penchée sur les mandats des NCPI et des coordonnateurs techniques qui fournissent des détails sur le rôle et les responsabilités des personnes désignées. La réunion a formulé la Conclusion suivante:

APIRG/25 Décision 25/19: Rôle et responsabilités des Coordonnateurs nationaux pour la planification et la mise en œuvre et des points focaux techniques

Il est décidé que,

Afin de renforcer les activités d'APIRG et de ses organes subsidiaires, les termes de référence du Coordonnateur National de la Planification et de la Mise en oeuvre (CNPI) ainsi que des points focaux des domaines d'APIRG figurant à l'Appendice 3L du présent rapport sont adoptés.

Cinquième réunion des ANSP africains

3.2.14. La réunion a été informée des résultats de la cinquième réunion des fournisseurs africains de services de navigation aérienne (ANSP), tenue à Lomé (Togo) du 28 mars au 1^{er} avril 2022. La réunion a pris note de l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions des précédentes réunions, des difficultés rencontrées et des prochaines étapes proposées. Elle a formulé la Décision suivante:

***APIRG/25 Décision 25/20: Prise en compte des résultats de la cinquième réunion des ANSP
africains***

Il est décidé que,

Pour aider les États à améliorer la fourniture de services de navigation aérienne et renforcer la collaboration entre les États/organisations, les équipes de projets tiennent compte des principaux résultats de la 5ème réunion des ANSP africains tenue en mars 2022, lors de la révision et de la mise en oeuvre des projets régionaux AFI.

Interférence avec le service de radionavigation par satellite

3.2.15. La réunion a noté que le Bureau de radiocommunications de l'UIT a récemment été informé d'un nombre important de cas d'interférence néfastes avec le service de radionavigation-satellite qui affecte les récepteurs embarqués sur les aéronefs et entraînent une dégradation ou une perte totale du service pour les vols passagers, fret, et humanitaires. La réunion a été informée des nombreuses initiatives entreprises par l'UIT, le Conseil de l'OACI, la Commission de navigation aérienne et l'APIRG et a recommandé aux États de prendre toutes les mesures appropriées pour protéger la bande de fréquences du GNSS. La Conclusion suivante a été formulée :

***APIRG/25 Conclusion 25/21 : Prévention des brouillages préjudiciables aux récepteurs du
service de radionavigation par satellite dans la bande de fréquences
1559 – 1610 MHz et atténuation de leur impact***

Il est conclu que,

Pour assurer la sécurité, la capacité, l'efficacité et la continuité des opérations aériennes basées sur le GNSS, les États s'efforcent de :

- a) **planifier, mener et surveiller les actions appropriées visant à prévenir les interférences nuisibles ou à atténuer le risque d'impact de ces interférences sur les récepteurs du service de radionavigation par satellite dans la bande de fréquences 1559 - 1610 MHz ; en coordination avec les fournisseurs de services (compagnies aériennes, fournisseurs de services de navigation aérienne, exploitants d'aérodromes et tous les acteurs opérant dans le secteur de l'aviation, y compris les unités de l'armée de l'air) ;**
- b) **sensibiliser l'Autorité nationale de Régulation des Télécommunications, sur le risque encouru par l'industrie de l'aviation civile ; et**
- c) **fournir un retour d'information sur les mesures prises aux Bureaux régionaux de l'OACI.**

Position de l'OACI pour la CMR-23 de l'UIT

3.2.16. La position de l'OACI sur les points inscrits à l'ordre du jour de la Conférence internationale des radiocommunications 2023 de l'UIT (CMR-23 de l'UIT) qui présentent un intérêt particulier pour l'aviation civile (les points 1.1 ; 1.5 ; 1.17 et 9.1.5) a été présentée de manière détaillée et les points de vue de l'OACI sur d'autres questions inscrites à l'ordre du jour ont été recueillis, en particulier les points 1.4 ; 1.6 ; 1.7 ; 1.10 ; 1.11 ; 1.12 ; 1.16 ; 4 ; 8 ; 9.1.1 ; 9.1.6 et 10. La réunion a réitéré la nécessité pour les États de soutenir la position globale de l'OACI à la WRC-23 comme le recommande la lettre E 3/5-21/37 dans l'intérêt de la protection des bandes de fréquences de l'aviation. La Conclusion suivante a été formulée.

APIRG/25 Conclusion 25/22 : Appui à la position de l'OACI pour la CMR-23 de l'UIT

Il est conclu que,

En préparation de la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 2023 (CMR-23 de l'UIT), les administrations/organisations doivent :

- a) contribuer dans la mesure du possible aux efforts du Groupe d'experts sur la gestion du spectre des fréquences (FSMP) pour mettre à jour la position de l'OACI, afin de refléter les résultats des études de l'UIT-R et les préoccupations identifiées par la Région;**
- b) assurer la liaison avec les régulateurs sous-régionaux des télécommunications tels que l'Association des régulateurs des télécommunications d'Afrique de l'ouest, l'Association des régulateurs des communications d'Afrique australe et, lorsque possible, participer aux travaux de l'Union africaine des télécommunications (ATU) et de l'UIT-R ; et**
- c) travailler avec les régulateurs radio nationaux pour garantir une position nationale/régionale conforme à la position de l'OACI.**

Problèmes d'interférence liés au déploiement de la 5G

3.2.17. La réunion a été informée du déploiement en cours de la 5G dans la bande de fréquences en dessous de la bande du radioaltimètre entre 4200 et 4400 MHz, et des potentiels problèmes d'interférence associés aux radioaltimètres que les stations de base de la 5G pourraient causer ; poussant les organismes de régulation du secteur aéronautique et d'autres entités à adresser des questions au Secrétariat de l'OACI. La réunion a noté que les stratégies de déploiement de la 5G varient suivant les États en fonction des paramètres clés tels que la proximité de la bande de fréquences utilisée avec la bande de fréquences du radioaltimètre, et de la puissance totale de transmission des stations de base. C'est pourquoi les stratégies de migration adoptées devront être adaptées à chaque situation.

Stratégie régionale en matière d'infrastructures de navigation

3.2.18. Compte tenu des feuilles de route technologiques pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du GANP, la réunion a convenu de charger le projet APIRG NAV de mettre à jour la stratégie régionale d'infrastructure de navigation grâce à la rationalisation des aides à la navigation conventionnelle et à la mise à jour de la stratégie GNSS. La décision suivante a été formulée.

APIRG/25 Décision 25/23: Mise à jour de la stratégie régionale de l'infrastructure de navigation

Il est décidé que,

Conformément aux feuilles de route technologiques du GANP et aux résultats de l'étude régionale indépendante sur l'analyse coûts-bénéfices (CBA) pour l'introduction du SBAS, la stratégie d'infrastructure de navigation de l'APIRG devrait être élaborée pour inclure la rationalisation des aides à la navigation conventionnelle et mettre à jour la stratégie régionale GNSS. Le document de projet correspondant devrait être modifié en conséquence.

Appui à la mobilisation des ressources pour la mise en œuvre du SBAS dans la région

3.2.19. La réunion a rappelé les besoins de financement pour la mise en œuvre du SBAS et invité la Commission de l'Union Africaine et la CAFAC, en collaboration avec l'OACI, à soutenir les efforts des États dans la mobilisation des ressources nécessaires pour une mise en œuvre effective du SBAS dans la région AFI conformément à la stratégie régionale révisée pour le GNSS. La Conclusion suivante a été formulée :

APIRG/25 Conclusion 25/24 : Appui de la Commission de l'Union Africaine à la mise en œuvre du SBAS dans la Région

Il est conclu que,

Pour compléter l'analyse coûts-bénéfices de la CUA/CAFAC sur l'introduction des services GNSS/SBAS dans la région, et fournir aux États un ensemble complet de recommandations pour les aider à prendre leurs décisions, la CAFAC initie une étude sur la gouvernance et les questions institutionnelles liées aux SBAS en Afrique, et facilite la mobilisation des ressources nécessaires pour soutenir la mise en œuvre effective du SBAS dans la région, conformément à la future stratégie régionale GNSS révisée.

Carences de navigation aérienne

Informations relatives à la mise en œuvre de l'Outil ANDD de la région

3.2.20. La réunion a reçu des informations sur la mise en œuvre de la base de données des carences de navigation aérienne (AANDD). L'atelier de formation organisé à l'intention des coordonnateurs des États et des organisations s'est tenu les 23 et 24 novembre 2021, avec la participation de 100 experts venus de 15 États ESAF (62,5 %), neuf (9) États WACAF (37,5 %), ainsi que des ANSP et des organisations internationales.

3.2.21. La réunion a été en outre informée que le déploiement de la version opérationnelle de la plateforme a pris plus de temps que prévu à cause de certaines contraintes techniques. L'OACI a été instamment priée d'accélérer ce déploiement pour aider la région à réaliser les activités de gestion des carences de navigation aérienne. La réunion a exhorté les États et les organisations qui n'ont pas encore désigné leurs coordonnateurs à le faire, et encouragé tous les États et les parties prenantes impliqués dans cadre d'APIRG à s'engager dans les activités de gestion des carences de navigation aérienne.

Activités devant être coordonnées avec les équipes de soutien à la sécurité du RASG-AFI

3.2.22. Aucune activité nécessitant une coordination avec les équipes de soutien à la sécurité du RASG-AFI n'a été identifié par le Sous-groupe.

Recommandation/actions à mettre en œuvre par le siège de l'OACI

3.2.23. La réunion a convenu que la mise en œuvre de la « Conclusion 25/16 « Appui aux activités des projets du Sous-groupe IIM de l'APIRG liées à la cyber résilience dans la région AFI » nécessite des mesures de la part du siège de l'OACI.

Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe IIM de l'APIRG

3.2.24. La réunion a été informé de l'examen du mandat du Sous-groupe IIM lors de la réunion IIM/SG5 qui n'a suggéré aucun amendement. Le programme des activités futures du Sous-groupe a été présenté à la réunion.

3.3. Surveillance de l'espace aérien de la région AFI

Larges écarts de hauteur (LHD) dans les régions AFI et MID — 2022

3.3.1. La réunion a pris note avec préoccupation du rapport sur les difficultés de coordination avec l'État du Yémen dans la région MID. Reconnaissant la nécessité de régler d'urgence la question et d'arrêter la situation, la réunion a formulé la conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/25 : Elimination des difficultés de coordination avec la région MID

Il est conclu que,

Afin d'éliminer les occurrences continues de difficulté de coordination avec l'Etat du Yemen:

- a) **le Secrétariat coordonne avec la région MID pour engager les États concernés pour identifier les causes profondes des difficultés de coordination et fournir des mesures d'atténuation ;**
- b) **les États adoptent le formulaire d'analyse LHD et le formulaire de mesures préventives/d'atténuation LHD (Appendice 3P), en particulier pour les LHD de longue durée ou les points chauds LHD, et utilisent à titre indicatif, l'ensemble outils LHD lors de la conduite d'enquêtes ;**
- c) **les États appliquent la procédure de coordination transfrontalière LHD (Appendice 3P) avec le point de contact LHD ;**
- d) **les États diffusent la FAQ LHD (Appendice 3P) pour promouvoir le signalement LHD auprès des unités concernées ; et**
- e) **le secrétariat aide à la traduction de l'ensemble des outils LHD en français.**

Carence de données sur le RVSM et solutions

3.3.2. La réunion a pris note des difficultés rencontrées par l'Agence régionale africaine de surveillance de l'espace aérien RVSM (ARMA) dans la collecte des données RVSM surtout celles concernant les aéronefs d'État et encouragé les organismes compétents des États à mettre en place des mécanismes pour faciliter la notification des processus d'approbation des opérations dans l'espace aérien RVSM, le cas échéant. Pour garantir le respect de cette recommandation, la réunion a formulé la conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/26 : Notification des statuts d'approbation RVSM

Il est conclu que,

Afin d'assurer la notification des statuts d'approbation RVSM tel que requis:

- a) **les États demandent à leurs exploitants d'aéronefs doivent s'abstenir d'indiquer « W » dans la rubrique 10 du plan de vol de l'OACI pour les aéronefs non approuvés pour les opérations RVSM ;**

- b) **les États examinent la liste des aéronefs non approuvés publiée sur le site Web de ARMA et prennent les mesures nécessaires ; et**
- c) **les États s'assurent que les aéronefs immatriculés au niveau national disposent des approbations RVSM valides et qu'ils sont conformes aux exigences de planification de vol.**

APIRG/25 Décision 25/27: Exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM

Il est décidé que,

Pour améliorer la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM, ARMA doit organiser des ateliers annuels destinés aux Gestionnaires nationaux de projet RVSM et aux autres parties prenantes.

Directives pour la mise en œuvre de la PBCS

- 3.3.3. La réunion a pris note de l'élaboration des directives pour la mise en œuvre de la Communication et de la surveillance basées sur les performances (PBCS) publiées sur le site internet de l'ARMA et encouragé les États concernés à saisir cette opportunité pour interagir avec le site et utiliser les informations, le cas échéant.
- 3.3.4. En outre, la réunion a noté que les compagnies aériennes doivent cesser de déposer le plan de vol pour les valeurs de RCP et de SRSP des aéronefs qui ne remplissent pas toujours les critères, d'après les rapports sur la non-conformité. La réunion a par conséquent formulé la Conclusion ci-après :

APIRG/25 Conclusion 25/28 : Utilisation des directives de mise en œuvre du PBCS

Il conclu que,

Afin de faciliter la mise en oeuvre du PBCS dans la région:

- a) **les États doivent se familiariser avec le plan régional PBCS publié sur le site internet de ARMA ;**
- b) **les États doivent mener une enquête sur l'état de mise en œuvre planifiée du PBCS dans leurs FIR respectives pour déterminer le niveau de préparation ; et**
- c) **les États doivent aviser les exploitants aériens de retirer l'utilisation des minimas de séparation basés sur les performances exigeant le PBCS lorsque les performances de la liaison de données de l'aéronef ne sont pas conformes aux critères d'exploitation RCP et RSP de 95 %.**

3.4. Plan régional de navigation aérienne

- 3.4.1. La réunion a examiné le projet de Volume III présenté par le Secrétariat, conformément à la Décision 24/30 de la réunion APIRG/24 pour l'identification des éléments ASBU applicables et la finalisation du Volume III de l'eANP, et invité les États à l'examiner une fois diffusé et à fournir leurs observations au Secrétariat, pour consolidation et approbation formelle ultérieure.

3.4.2. La réunion a pris note des incohérences qui existent dans les données des différents tableaux de la version actuelle des volumes I et II de l'eANP. Par conséquent, les États et le Secrétariat ont été instamment invités à accélérer la mise à jour de ces volumes, le cas échéant.

3.4.3. Sur la base de ce qui précède, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Decision 25/29: Finalisation de l'eANP régional

Il est conclu que,

Pour finaliser l'élaboration du Volume III et l'amendement des Volumes I et II de l'eANP,

- a) **les États examinent le projet de Volume III et fournissent au Secrétariat leurs observations avant le 31 mars 2023, pour consolidation et approbation formelle ultérieure par APIRG à travers l'APCC ; et**
- b) **les États et le Secrétariat accélèrent les amendements des volumes I et II de l'eANP de la région AFI, le cas échéant, avant le 31 juin 2023.**

3.5. Carences régionales de navigation aérienne

3.5.1. La réunion a été informée sur les activités menées pour l'identification et la résolution des carences de navigation aérienne dans la région AFI. Le Secrétariat a présenté à la réunion les résultats des actions menées pour la désignation par les États et les organisations des coordonnateurs chargés de gérer les actions liées aux carences de navigation aérienne, notamment l'identification, la coordination des mesures d'atténuation, et le suivi de la mise en œuvre des plans de mesures correctives. L'Etat de désignation des coordonnateurs de la base de données des carences de navigation aérienne de la région AFI est joint en **Appendice 3M** au présent rapport.

3.5.2. La réunion a été informée de l'avancement du développement du logiciel d'automatisation de la gestion de la base de données des carences de navigation aérienne (AANDD) et sur l'atelier régional sur son opérationnalisation qui s'est tenu virtuellement les 23 et 24 novembre 2021.

3.5.3. La réunion a noté le faible niveau de participation à l'atelier ; 24 des 48 États AFI de la région (50%) avec 15 États ESAF (62,5%) et 9 États WACAF (37,5%), ainsi que les actions futures à mener pour opérationnaliser pleinement l'AANDD parmi lesquelles :

- les États doivent s'exercer sur la version d'essai de l'AANDD en vue de se familiariser avec cet outil ;
- les États doivent désigner des experts pour appuyer leurs coordonnateurs dans la gestion des carences de navigation aérienne ;
- les autorités de l'aviation civile doivent coordonner les activités liées à la gestion des carences de navigation aérienne avec toutes les parties prenantes (industrie, ...) par l'intermédiaire des coordonnateurs et des experts ; et
- les coordonnateurs doivent rester en liaison étroite avec les Bureaux régionaux sur toute autre question connexe.

3.5.4. La réunion a pris note des lettres de suivi envoyées aux États qui n'ont pas pris part à l'atelier pour leur rappeler l'obligation que leur impose le Conseil de l'OACI et le cadre régional à travers l'APIRG, et les inviter à s'exercer sur la version d'essai de l'outil et rapporter toute difficulté rencontrée.

3.5.5. La réunion a aussi approuvé les orientations formulées par l'atelier pour la mise en oeuvre de l'AANDD, notamment :

- l'organisation de réunions/séminaires/ateliers par les États pour sensibiliser les parties prenantes ;
- la poursuite des discussions sur les carences de navigation aérienne et toutes les questions connexes dans le cadre de l'ordre du jour des réunions des sous-groupes de l'APIRG ; et
- la sensibilisation de toute urgence des 24 États restants (9 États ESAF et 15 États WACAF), pour qu'ils rejoignent le processus.

3.5.6. La version opérationnelle de l'AANDD est disponible à l'adresse <https://aandd.icao.int> . La Conclusion suivante a été formulée :

APIRG/25 Conclusion 25/30 : Identification, notification et résolution des carences de navigation aérienne

Il est conclu que,

Pour assurer la mise en oeuvre complète du processus de gestion des carences de navigation aérienne :

- a) **les États et les organisations identifient et notifient à leurs Bureaux régionaux accrédités de l'OACI les carences de navigation aérienne, le cas échéant, à travers la plateforme AANDD ;**
- b) **le Secrétariat coordonne avec les États qui ne l'ont pas encore fait, la nomination des points focaux et des experts en la matière qualifiés et expérimentés chargés de coordonner les activités liées aux carences de navigation aérienne ; et**
- c) **les États et organisations, avec le soutien du Secrétariat, organisent, si nécessaire, des ateliers pour sensibiliser les parties prenantes aux carences de navigation aérienne en vue de leur identification, notification et résolution effectives.**

3.6. Autres initiatives dans le domaine de la navigation aérienne

Résultats de la réunion du Groupe régional de coordination des exercices de cendres volcaniques (VOLCEX/SG1)

3.6.1. La réunion a examiné et débattu les résultats de la première réunion du Groupe régional de coordination des exercices de cendres volcaniques (VOLCEX/SG1) tenue virtuellement en juillet 2022, l'adhésion au Groupe, les termes de référence (ToR) du du Groupe régional VOLCEX/SG et la planification de l'exercice sur les cendres volcaniques pour 2023.

Élection du Président du Groupe de coordination des exercices de cendres volcaniques (VOLCEX SG)

3.6.2. Conformément aux orientations fournies dans le Doc 9766 de l'OACI et aux termes de référence du Groupe de pilotage, la réunion a discuté des questions liées à la présidence du groupe de pilotage et a élu un président parmi les représentants des États observatoires des volcans pour coordonner les activités du groupe et a formulé la décision suivante en conséquence :

APIRG/25 Décision 25/31: Election du Président du Groupe régional de pilotage de VOLCEX

Il est décidé que,

Afin de guider les travaux du groupe régional de pilotage de VOLCEX, M. Fredrick Etemesi du Kenya est élu président dudit groupe.

Examen du rapport du premier exercice de cendres volcaniques dans la région AFI (AFI VOLCEX 21/01)

3.6.3. La réunion a examiné le rapport du VOLCEX régional 21/01 et reconnu les efforts déployés par Cabo Verde en tant que leader de cet événement régional et appelé ensuite à examiner les enseignements tirés de ce premier exercice. Elle a aussi examiné la question de l'État devant diriger l'exercice prévu en 2023 et approuvé la candidature de la République Démocratique du Congo pour conduire l'exercice régional VOLCEX 23/01. La réunion a convenu de la décision suivante.

APIRG/25 Décision 25/32: Prise en compte des enseignements tirés du VOLCEX régional 21/01

Il est décidé que,

Afin de bénéficier des leçons apprises du premier exercice sur les cendres volcaniques, l'Etat leader du prochain exercice sur les cendres volcaniques est instamment invité à:

- a) **examiner et à traiter les questions soulevées dans le rapport du premier VOLCEX régional 21/01 ; et**
- b) **rendre compte de la mise en œuvre à la réunion VOLCEX/SG2.**

APIRG/25 Décision 25/33: Conduite de l'exercice régional VOLCEX 23/01

Il est décidé que,

Pour conduire le deuxième exercice sur les cendres volcaniques dans la région, la République Démocratique du Congo est désignée comme l'État leader de l'exercice régional VOLCEX 23/01

Examen des termes de référence du groupe de pilotage régional des VOLCEX (VOLCEX/SG)

3.6.4. Les termes de référence (ToR) du VOLCEX/SG régional ont été approuvés par la réunion APIRG/24. La réunion a examiné et mis à jour ces termes de référence pour fournir des orientations supplémentaires sur les attributions du VOLCEX/SG régional, y compris la composition, l'administration et les fonctions du groupe. La décision suivante a été formulée.

APIRG/25 Decision 25/34: Approbation de la mise à jour des termes de référence du Groupe de pilotage régional VOLCEX/SG

Il est décidé que,

Pour fournir des orientations supplémentaires sur les attributs du VOLCEX/SG régional, y compris la composition, l'administration et les fonctions du groupe, les termes de référence mis à jour du groupe de pilotage régional du VOLCEX sont approuvés conformément à l'appendice 3N du présent rapport.

Programme de travail futur du groupe de pilotage régional du VOLCEX

3.6.5. La réunion a examiné et approuvé, par conséquent, le programme de travail du Groupe de coordination. Elle a formulé par conséquent la Décision suivante.

APIRG/25 Décision 25/35: Programme de travail futur du Groupe de pilotage régional VOLCEX

Il est décidé que,

Pour permettre au VOLCEX/SG d'atteindre les objectifs du groupe pour 2022/2023, le programme de travail actualisé du groupe est approuvé tel que fourni en Appendice 30 du présent rapport.

Activités de renforcement des capacités en environnement de l'OACI

3.6.6. Le Secrétariat a présenté une note d'information contenant des mises à jour sur les activités menées et les performances de la région sur l'Objectif stratégique Protection de l'environnement en aviation. Dix (10) États supplémentaires qui reçoivent un appui du projet OACI-UE ont pu soumettre leurs plans d'action nationaux initiaux à l'OACI en 2022. Plusieurs réunions du programme ACT CORSIA ont été organisées par le Secrétariat avec l'appui du Nigéria, du Kenya et de l'Afrique du Sud.

3.6.7. Un nouveau programme de renforcement des capacités et d'assistance a été lancé pour soutenir les États dans le développement et le déploiement des carburants d'aviation durables (SAF). Les États et les organisations ont été encouragés à devenir des partenaires du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), étant donné qu'il fournit un appui sur les mesures et facilite la coopération sur les initiatives en matière de SAF dans la région.

3.6.8. Durant l'année 2022, le Secrétariat a organisé plusieurs ateliers virtuels régionaux sur des questions telles que les carburants d'aviation durable, les exigences de vérification du CORSIA, les outils environnementaux de l'OACI, et les éléments indicatifs sur les SAF.

Appui aux mesures opérationnelles pour une aviation verte

3.6.9. Le Bureau Afrique de la CANSO a fourni des informations sur son nouveau programme d'accréditation Green ATM pour les ANSP. Le programme contribue à la mise en œuvre de mesures opérationnelles vertes par les ANSP en faveur d'une aviation durable. La CANSO a exhorté les exploitants aériens, les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), les États, les partenaires régionaux et internationaux à soutenir cette initiative car elle contribue à l'atténuation des impacts du changement climatique de l'aviation.

3.6.10. Par ailleurs, la CANSO a souligné la nécessité d'élaborer une stratégie plus structurée d'évaluation et d'encouragement de la participation régionale, et elle informé la réunion des différents webinaires qu'elle compte organiser sur ce programme.

Feuille de route AFTM CANSO de Mombasa

3.6.11. La réunion a été informée des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la feuille de route AFTM de Mombasa. Malgré l'élaboration par le Bureau Afrique de la CANSO d'un plan qui accorde la priorité à la prise de décisions en collaboration comme première phase phase du

processus, la réunion a fourni un calendrier détaillé et les activités que les États/ANSP pourraient mettre en œuvre pour assurer la mise en œuvre complète des différentes phases.

3.6.12. Seul quatre États/ANSP AFI ont enregistré des progrès dans la mise en œuvre, notamment la Tanzanie (TCAA), l'Afrique du Sud (ATNS), la Zambie (ZACL) et l'ASECNA. La réunion a encouragé les États qui ne l'ont pas encore fait à adopter ce concept et à participer aux efforts pour la réalisation de cet objectif pour la région.

Mise en œuvre de l'AIDC au Ghana

3.6.13. Le Ghana a fourni à la réunion des informations sur la mise en œuvre et l'interconnexion en cours des communications de données entre installations ATS (AIDC). À la suite d'une initiative sous-régionale entreprise en mai 2016 avec l'appui du Bureau régional WACAF de l'OACI et la participation de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), le Ghana collabore avec les unités ATS voisines, principalement l'ASECNA pour la mise en œuvre de l'AIDC, ce qui a permis les réalisations qui figurent dans le tableau ci-dessous :

Unité des services de circulation aérienne ATSU)	État de mise en œuvre	Observations
Abidjan	Connectée	Mise en œuvre avec des lettres d'entente conclues
Lomé	Connectée	Mis en œuvre, mais la lettre d'entente n'a pas encore été signée.
Ouagadougou	Connectée	Pas encore mis en œuvre
Niamey	Connectée	Pas encore mise en œuvre

3.6.14. La réunion s'est réjouie de ces réalisations et a encouragé les administrations/organisations à poursuivre leurs efforts de mise en œuvre et d'interconnexion de l'AIDC.

Communications du service mobile aéronautique

3.6.15. L'IATA a fait le point sur la mise en œuvre de la Conclusion 16/20 et de la Décision 16/19 de la réunion APIRG/16 demandant à l'IATA de réaliser tous les 18 mois, une enquête sur les communications du service mobile aéronautique (AMC). Des enquêtes ont été réalisées régulièrement depuis plus d'une décennie (15 ans) et concernent les performances HF, VHF et CPDLC.

3.6.16. Il a été noté que les équipages de conduite des compagnies aériennes ont participé à l'enquête de collecte des données depuis 2008, ce qui a entraîné une certaine « lassitude des enquêtes » ; et pendant que la participation des équipages a diminué, celle des États a quasiment cessé, avec seulement un État qui a communiqué des données dans le cadre de l'enquête en cours.

3.6.17. La réunion a été informée que l'enquête AMC n'est donc plus efficace et adaptée à son objectif, car les équipages de conduite et les contrôleurs aériens ne fournissent plus suffisamment de données pour une analyse statistique inférentielle. La conclusion suivante a été formulée.

APIRG/25 Décision 25/36 : Enquête sur le service mobile aéronautique

Il est décidé que,

Pour assurer un suivi efficace des performances du Service régional de communication mobile:

- a) **le mandat confié à l'IATA pour la réalisation d'enquêtes AMC tous les 18 mois en vertu de la conclusion 16/20 et de la décision 16/19 d'APIRG est terminé en raison du cycle de réunions annuelles des PIRG ;**
- b) **les États sont instamment priés de signaler aux Bureaux régionaux de l'OACI les carences du service mobile aéronautique conformément à la Méthodologie uniforme d'identification, d'évaluation et de notification des carences de navigation aérienne ;**
- c) **le Sous-groupe IIM d'APIRG doit examiner et analyser les données relatives aux communications mobiles aéronautiques dans la région AFI en se fondant sur les méthodes disponibles (par exemple, AANDD, UCR/ASR et rapports techniques et de service des États).**

Indicateurs d'emplacement OACI des UTA

3.6.18. La réunion a pris note du partage d'expériences présenté par l'ASECNA sur la gestion des NOTAM et la distribution des plans de vol dans les espaces aériens placés sous sa responsabilité pour le compte de ses États membres.

3.6.19. La réunion a noté quelques difficultés rencontrées par les utilisateurs de l'espace aérien à cause des confusions sur les NOTAM liées aux conditions opérationnelles dans les espaces aériens dans les FIR qui couvrent plus d'un État. Ces difficultés ont été considérées comme étant la conséquence de certaines mauvaises interprétations par les systèmes automatiques, de la case A) du NOTAM lié à des espaces aériens qui n'ont pas d'indicateurs d'emplacement OACI spécifiques. La réunion a aussi noté les difficultés rencontrées dans la bonne distribution des plans de vol aux unités ATS responsables de ces espaces aériens.

3.6.20. La réunion a rappelé les dispositions de l'OACI sur le traitement et le filtrage des NOTAM et demandé aux États et aux organisations de veiller à ce que les systèmes automatiques se conforment aux critères de sélection des NOTAM comme l'exige les PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI et le Manuel AIS (Doc 8126).

3.6.21. La réunion a reconnu que l'attribution des indicateurs spécifiques d'emplacement à ces espaces aériens permettrait de résoudre les difficultés opérationnelles identifiées et, par conséquent, demandé aux États de coordonner avec l'OACI l'attribution des indicateurs d'emplacement, le cas échéant. À cet effet, la Conclusion suivante a été formulée.

APIRG/25 Conclusion 25/37 : Amélioration du filtrage des NOTAM par les systèmes automatisés et attribution d'indicateurs d'emplacement

Il est conclu que,

Afin d'assurer la disponibilité d'informations aéronautiques complètes publiés par NOTAM aux usagers de l'espace aérien qui dépendent des systèmes automatisés, et assurer la distribution appropriée des plans de vol et messages associés aux unités des services de la circulation aérienne concernées :

- a) **les États/organisations qui ont mis en place des systèmes automatisés de filtrage des NOTAM, s'assurent que ces systèmes respectent pleinement les critères de sélection des NOTAM, y compris lorsque la case A) est remplie avec deux lettres de nationalité suivies de "XX", et mettent à jour lesdits systèmes, le cas échéant ; et**
- b) **les États, à savoir le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie et le Togo, coordonnent avec l'OACI l'attribution d'indicateurs d'emplacement appropriés pour leurs centres d'information de vol/régions de contrôle supérieures respectifs.**

Droits et redevances liés aux autorisations de survol

- 3.6.22. La réunion a noté l'inquiétude soulevée par l'IATA concernant le maintien par certains États de certaines redevances administratives pour le traitement des autorisations de survol en violation des dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago et des politiques et principes de l'OACI sur les redevances d'usage.
- 3.6.23. La réunion a en outre noté que l'absence/la faiblesse des cadres réglementaires en matière de régulation dans la région a aggravé la prolifération des redevances et taxes de survol.
- 3.6.24. Par ailleurs, la réunion a noté que pour résoudre ce problème de manière adéquate, les discussions devront être portées devant une instance plus spécialisée sur des questions liées aux redevances de navigation.

État d'avancement de la mise en œuvre du GNSS/SBAS en Afrique

- 3.6.25. La réunion a rappelé que, conformément à la décision adoptée par les États membres de l'UA en 2017 et conformément à la conclusion 22/39 d'APIRG/22, la Commission de l'Union Africaine (CUA) a été chargée de mener une analyse coûts-bénéfices (CBA) continentale sur l'introduction du SBAS dans la région.
- 3.6.26. Il a été noté que malgré le long retard depuis la décision prise par APIRG/16 en 2007 compte tenu de l'absence de consensus entre les parties prenantes sur les analyses coûts-bénéfices disponibles, l'étude a finalement été menée au cours de l'année 2021. Cette étude a été finalisée et validée à travers un atelier consultatif multipartite qui s'est tenu à Kigali, au Rwanda, en mai 2022.
- 3.6.27. La réunion a salué les résultats de l'atelier consultatif des parties prenantes sur l'étude d'analyse coûts-bénéfices sur la mise en œuvre du SBAS en Afrique, tels que présentés par la CAFAC, et a confirmé les actions demandées par la décision 25/23 et la conclusion 25/24 d'APIRG/25.
- 3.6.28. La réunion a noté avec satisfaction que les livrables de l'étude étaient conformes aux termes et conditions du contrat signé avec les consultants pour la CBA du SBAS. Cependant, il a reconnu que deux autres tâches clés non incluses dans le contrat devaient encore être traitées pour fournir une image complète et des orientations supplémentaires pour soutenir une prise de décision éclairée par APIRG, les États et les parties prenantes. Les principales tâches restantes comprennent :

- a) L'examen des options de gouvernance et de mise en œuvre institutionnelle et la formulation de propositions pour une structure et des fonctions organisationnelles ou de gestion appropriée de l'entité responsable² ; et
- b) Une étude de faisabilité du transfert de technologie SBAS/GNSS avec l'Afrique développant la capacité de mettre en œuvre son propre système SBAS basé sur le système existant ou le développement de son propre système pour l'application SBAS.

Mise en œuvre de l'AHMS et du RSFTA

3.6.29. L'Afrique du Sud a informé la réunion des avancées enregistrées dans la mise en œuvre du RSFTA et de l'AHMS. Le routeur du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) a migré de la version 4 du protocole Internet (IPv4) exclusif, à la version 6 du protocole Internet (IPv6), et la mise en œuvre du RSFTA/AMHS dans les aéroports nationaux a été un succès, et l'Afrique du Sud soutient les autres États dans la mise en œuvre.

3.6.30. L'Afrique du Sud a annoncé avoir réussi à migrer la connexion de la gestion de l'information aéronautique (AIM) du RSFTA à l'AMHS avec six autres États AFI, à savoir le Kenya, le Botswana, l'Éswatini, Maurice, la Zambie, l'Ouganda et deux (2) États de la région Asie-Pacifique, l'Australie et Singapour. Des renseignements ont également été fournis sur les consultations en cours avec d'autres États pour poursuivre la mise en œuvre et l'interconnexion de l'AMHS.

3.6.31. Les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre ont été partagés avec la réunion et incluent l'insuffisance de la formation dispensée par le fournisseur de services retenu pour installer le système mais qui ne communique pas suffisamment d'informations aux équipes techniques des pays pour leur permettre d'assurer la maintenance du système après l'installation, le faible niveau de préparation pour faciliter l'interconnexion avec d'autres ANSP/États, l'état d'enregistrement des centres de gestion de la messagerie ATS (AMC), l'indisponibilité des coordonnateurs nationaux, l'absence de plateformes pour échanger au sujet du RSFTA/AMHS ce qui pourrait favoriser la migration à l'AMHS dans la région. Par conséquent, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/38 : Mise en œuvre de service fixe aéronautique moderne (AMHS et AIDC)

Il est conclu que,

Afin d'assurer une mise en œuvre efficace des communications aéronautiques modernes sol/sol :

- a) **l'OACI, avec le soutien des parties prenantes de l'industrie (fabricants, ANSP, fournisseurs de services de communication, utilisateurs...), élabore et met en œuvre, d'ici le 30 juin 2023, des plates-formes de formation ou des séminaires en ligne pour promouvoir et faciliter la migration du RSFTA à l'AMHS et la mise en œuvre de l'AIDC dans la région AFI ; et**

² Les quatre options comprennent : a) Une entité continentale de mise en œuvre du SBAS/GNSS responsable de la mise en œuvre du SBAS dans chaque État d'Afrique ; b) Entités régionales de mise en œuvre du SBAS/GNSS responsables de la mise en œuvre du SBAS/GNSS dans chaque région économique (CER) sans entité de coordination continentale ; c) Entités régionales de mise en œuvre du SBAS/GNSS responsables de la mise en œuvre du SBAS/GNSS dans chaque région économique (CER) avec une entité centrale de coordination continentale ; et d) la mise en œuvre du SBAS pour l'Afrique en tant qu'extension d'autres SBAS déjà opérationnels dans le monde.

- b) **les Etats mettent à jour les coordonnées de leurs experts et partagent l'état de la mise en œuvre, les défis ou les problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre de l'AMHS et de l'AIDC avec les autres ANSP/Etats.**

Prévention et atténuation des interférences liées au déploiement de la 5G

- 3.6.32. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'attention de la réunion a été attirée sur les possibles interférences néfastes liées au déploiement des systèmes 5 G.
- 3.6.33. Le Secrétariat a informé la réunion de possibles interférences auxquelles les services aéronautiques (radioaltimètre, stations VSAT en bande C...) pourraient être exposés, en particulier dans la région et rappelé les initiatives mises en œuvre à ce jour dans le cadre du Groupe sur la gestion des fréquences de l'OACI en direction de l'Union internationale des télécommunications (IUT), la participation des Bureaux régionaux ESAF et WACAF aux forums régionaux et sous-régionaux sur le spectre organisés par l'Union africaine des télécommunications (ATU).
- 3.6.34. La réunion a noté avec inquiétude ces menaces émergentes et encouragé les États à maintenir des liens étroits avec les autorités nationales de régulation des télécommunications afin de mieux les sensibiliser sur les effets néfastes de ces menaces sur les services aéronautiques.
- 3.6.35. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/39 : Prévention et atténuation des interférences liées au déploiement de la 5G

Il est conclu que,

Pour assurer une protection robuste du spectre aéronautique, en particulier pour l'exploitation du radioaltimètre et des stations VSAT par satellite dans la bande C, les Etats:

- a) **entreprennent une évaluation des risques de sécurité afin d'analyser les dangers qui peuvent être introduits avant la mise en œuvre de la 5G, et mettent en place des stratégies d'atténuation ;**
- b) **envisagent comme précaution de créer, au besoin, une zone tampon sur les segments d'approche et de départ des principaux aéroports ; et**
- c) **sensibilisent l'autorité nationale des télécommunications à faire preuve de prudence au cours du processus d'approbation du réseau 5G en veillant à ce que le déploiement se fasse à l'extérieur de la bande de fréquences exploitée par ces services ou que ladite bande soit adéquatement protégée.**

Préparatifs de la WRC-23 par l'Afrique du Sud

- 3.6.36. L'Afrique du Sud a informé la réunion des activités menées dans le cadre des préparatifs de la WRC-23 de l'UIT, qui incluent l'examen des points de l'ordre du jour de cette réunion (par ex., les réunions internationales (OACI et UIT), les réunions régionales (UAT et SADC) et les réunions nationales (NPWG)).
- 3.6.37. L'Afrique du Sud qui est membre du Groupe de la gestion des fréquences, a déclaré que lors des réunions, elle a pu examiner les études, les notes de travail, les notes d'information, etc., et contribuer aux débats sur la WRC-23 de l'UIT dans le respect de la position de l'OACI pour la WRC-23 de l'UIT.

A. Navigation

Programme africain de procédures de vol (AFPP)

- 3.6.38. Le Secrétariat a fait une présentation sur le Programme africain de procédures de vol (AFPP) établi en juin 2014 pour améliorer de façon durable les capacités des procédures de vol aux instruments dans les États africains et favoriser la mise en œuvre des objectifs de navigation basée sur les performances (PBN) dans la région conformément aux décisions de l'Assemblée. Résolution A37-11. La présentation a porté sur les objectifs du programme, sa structure organisationnelle, ses membres, ses donateurs et ses réalisations.
- 3.6.39. La réunion a noté qu'en dépit des défis financiers, techniques et de ressources humaines rencontrés, le programme est maintenant dans sa troisième phase et a jusqu'à présent formé 951 experts nationaux de 53 États, grâce à la conduite de 45 formations et ateliers couvrant les opérations et la réglementation/la supervision des PANS-OPS et du PBN.
- 3.6.40. La réunion a encouragé les États et les ANSP qui n'ont pas rejoint le programme à le faire et à utiliser son portefeuille d'assistance et ses ressources pour relever leurs défis. Il appelle également les membres actifs en retard de paiement de leurs contributions à prendre les mesures appropriées pour les régler.

Mise en œuvre du GNSS

- 3.6.41. L'Afrique du Sud a informé la réunion de son intention de maintenir des infrastructures fiables de navigation basées au sol qui soutiendront les routes et procédures ATS et soutiendront le système mondial de navigation par satellite (GNSS).
- 3.6.42. Elle a annoncé avoir engagé un processus de réalisation d'une étude et d'implication des parties prenantes issues de diverses industries dans le SBAS afin de déterminer les besoins, les avantages et les coûts associés au service SBAS pour l'Afrique du Sud. Cette étude s'appuiera sur l'excellent travail abattu par la Commission de l'Union Africaine sur l'analyse coûts-bénéfices du SBAS.
- 3.6.43. L'Afrique du Sud est aussi engagée dans la construction d'un réseau de suivi du GNSS en tant que base pour l'évaluation de la performance des signaux GNSS reçus à des points précis, y compris les modèles pour l'évaluation de la menace ionosphérique afin de déterminer leur efficacité pour l'espace aérien sud-africain. Ce travail servira également de précurseur pour les futurs essais du GBAS sur certains aérodromes.

B. Surveillance

- 3.6.44. L'Afrique du Sud a fourni à la réunion des informations relatives aux divers projets en cours dans le domaine de la surveillance aéronautique. Les projets consistent majoritairement au remplacement du radar de surveillance secondaire (SSR) mode S, du Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS), de la multilatération à couverture étendue (WAM) et de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B).
- 3.6.45. La réunion a pris note des difficultés rencontrées par l'Afrique du Sud dans la mise en œuvre des applications de la licence du WAM ((Independent Communications Authority of South Africa (ICASA), des applications de l'Autorité de l'aviation civile de l'Afrique du Sud (SACAA) en mode S, des accords de location des sites (liens de données, travaux de génie

structural et la réticulation des sites, rareté des fournisseurs de services de liens de données, surtout « en route »).

3.6.46. Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) basée dans l'espace pourraient poser des questions de souveraineté et de sécurité liées à un système partagé et géré par un autre État.

Calibration en vol des aides à la navigation et des procédures de vol aux instruments

3.6.47. L'ASECNA a informé la réunion de l'acquisition d'un aéronef de vérification en vol équipé d'un banc d'étalonnage et capable de :

- a) valider les procédures de vol conventionnelles en vol et PBN, notamment les types LNAV, Bravo VNAV, SBAS et GBAS ; et
- b) réaliser la vérification en vol des systèmes de navigation aérienne, de surveillance, et de communication (VOR, DME, ILS, RADAR et VHF COM).

3.6.48. Le système est géré par des équipes techniques dûment formées par le programme africain des procédures de vol. Les concepteurs de procédures ont aussi suivi une formation complète et tout le personnel a bénéficié d'une période de maturation sur l'aéronef et le banc comme exigé, avec l'assistance de l'EASA, l'ANACIM (Autorité de l'aviation civile de l'État hôte du siège de l'ASECNA), les fabricants et les instructeurs agréés, en ce qui concerne les exigences de la réglementation nationale.

3.6.49. La réunion s'est réjouie des efforts ainsi déployés dans ce domaine par l'ASECNA et a encouragé les États/ANSP à tirer profit de cette capacité régionale pour maintenir la sécurité et la qualité des systèmes de radionavigation et des procédures de vol énoncées dans les Annexes et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI.

Activités de recherche-développement et innovation (RDI) en Afrique du Sud

3.6.50. La réunion a été informée d'une initiative de l'Afrique du Sud visant à intégrer des activités de recherche-développement et d'innovation pour répondre aux exigences de la mise en œuvre des exigences opérationnelles et des éléments ASBU. La réunion a noté que l'Afrique du Sud intègre la recherche-développement et l'innovation en adoptant les technologies émergentes pour améliorer la fourniture des services en aviation.

3.6.51. La réunion a également été informée que l'intégration de la recherche-développement et de l'innovation dans les activités de l'Afrique du Sud est guidée par l'évolution/les demandes de l'aviation mondiale et nationale. La réunion a en outre pris acte de la hausse des revenus associés à l'Intelligence artificielle en Afrique et dans le Moyen-Orient grâce à la recherche-développement et l'innovation.

3.6.52. La réunion a souligné la nécessité de créer une équipe spéciale pour élaborer et mettre en œuvre le cadre et la stratégie de la région AFI en matière de recherche-développement et d'innovation. Cette équipe spéciale fera connaître les avantages associés à la RDI, y compris les avantages opérationnels et commerciaux en aviation. La réunion s'est par conséquent accordée sur le projet de Conclusion suivant :

***APIRG/25 Décision 25/40: Incorporation de la recherche, du développement et de l'innovation
(RDI) dans le programme de travail d'APIRG***

Il est décidé que,

Afin d'assurer que les États bénéficient de la RDI:

- a) **Un groupe de travail sur la RDI doit être établi d'ici le 30 juin 2023 pour encourager les initiatives RDI dans la région ; et**
- b) **les États doivent faire la promotion de la RDI dans leurs activités et partager leurs expériences de mise en oeuvre.**

Recherches et sauvetage

3.6.53. La réunion a été informée sur les technologies émergentes dans le domaine de la localisation des aéronefs pour les besoins d'amélioration de la recherche et sauvetages (SAR) prévus par les amendements de *l'Annexe 6, Première partie — Exploitation des aéronefs*, de l'OACI.

3.6.54. Notant que la mise en oeuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) est prévue pour 2024, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/41 : Mise en place de l'Equipe de gestion du Projet GADSS

Il est conclu que,

Afin de coordonner une mise en oeuvre harmonisée du GADSS dans la région:

- a) **le Secrétariat coordonne la mise en place d'une équipe de gestion du projet GADSS qui comprenne des experts techniques des États, des ANSP, des usagers de l'espace aérien, des communautés SAR, des constructeurs d'aéronefs et d'autres organisations internationales concernées d'ici le 30 juin 2023 ; et**
- b) **le Secrétariat organise des ateliers pour sensibiliser l'équipe de gestion du projet.**

Emplacement d'un Répertoire de détresse d'aéronefs (LADR)

3.6.55. La réunion a été informée que le Bénin et l'OACI ont signé un protocole d'accord lors de la 41e session de l'Assemblée, décrivant un cadre de collaboration pour fournir une assistance technique et utiliser leur expertise combinée dans l'identification et le développement d'initiatives conjointes pour améliorer la sécurité aérienne, en mettant l'accent sur le répertoire de localisation d'un aéronef en détresse (LADR).

Mandat concernant l'équipement des aéronefs avec l'ADS-B dans l'espace aérien RVSM

3.6.56. L'ASECNA a rappelé à la réunion que la réunion APIRG/22 (Conclusion 22/40 de l'APIRG : Mandat pour l'équipement du Transpondeur 1090 à Squitter long dans la région AFI) a demandé aux États et aux exploitants d'aéronefs d'équiper tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien RVSM AFI du Transpondeur 1090 à Squitter long au plus tard en juin 2023 (date d'AIRAC) ; et d'évaluer la décision d'agir ou de ne pas agir sur l'objectif de 2022 visant 90 % comme seuil des aéronefs équipés du Transpondeur 1090 à Squitter long pour l'espace aérien RVSM AFI.

- 3.6.57. En outre, il a été conclu que les États et les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer que tous les appareils exploités dans la région AFI sont équipés du Transpondeur ADS-B à Squitter long au plus tard en janvier 2025 (date d'AIRAC).
- 3.6.58. L'ASECNA a présenté les résultats de trois enquêtes réalisées sur la charge utile des aéronefs équipés de l'ADS-B dans l'espace aérien de ses six FIR (1,6 million km²) dans la région Afrique occidentale et centrale, et dans l'océan Indien.
- 3.6.59. Les enquêtes mises au point à partir des évaluations des contrôleurs en conditions de travail et de l'exploitation des systèmes de surveillance ATS, ont rendu possible l'identification d'un pourcentage d'aéronefs équipés de l'ADS-B Out 1090 ES qui varie entre 90 % et 99 %, en fonction de la zone d'exploitation comme suit :
- a) Espace aérien océanique (FIR Dakar océanique) : 98 %
 - b) Espace aérien continental d'Afrique de l'ouest (FIR Niamey et Dakar continentaux) : 92 %
 - c) Espace aérien continental d'Afrique central (FIR Ndjamena et Brazzaville) : 91 %
 - d) Espace aérien de l'océan Indien (FIR Antananarivo) : 92 %
- 3.6.60. Il a été noté qu'en dehors de cette contribution de l'ASECNA, aucune administration/organisation n'a fourni de rapport comme l'exige la Conclusion 22/38. La concertation avec les partenaires de l'industrie (ANSP et compagnies aériennes) a permis de lancer un appel pour l'introduction de procédures basées sur l'ADS-B dès que le taux d'équipement en Transpondeur ES 1090 MHz dépasse 90 %, sans pénaliser les aéronefs qui n'en sont pas équipés.
- 3.6.61. La Conclusion suivante a été formulée :

APIRG/25 Decision 25/42 : Mandat ADS-B dans l'espace aérien RVSM régional

Il est décidé que,

Conformément aux dispositions de la conclusion 22/38 d'APIRG, et de l'état de sa mise en œuvre :

- a) les États et les ANSP sont encouragés à introduire des procédures basées sur l'ADS-B dans la gestion du trafic aérien dès que le taux d'emport du Transpondeur Extended Squitter 1090 MHz des aéronefs dans leur espace aérien dépasse 90 %, sans pénaliser les aéronefs non équipés ; et**
- b) les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, en coordination avec l'IATA et les ANSP, planifient et réalisent une enquête annuelle sur le niveau d'équipement ADS-B de la flotte d'aéronefs dans la région.**

État de mise en œuvre au Nigéria

- 3.6.62. Le Nigéria a fait le point sur l'état de mise en œuvre des Conclusions de l'APIRG et du RASG-AFI et sur les améliorations apportées à ses infrastructures CNS/ATM. Le Nigéria a aussi réitéré l'importance des conclusions adoptées et a toujours veillé à la mise en œuvre de toutes celles qui sont pertinentes pour ses spécificités.
- 3.6.63. La réunion a aussi été informée que deux des cinq aéroports internationaux du Nigéria ont été certifiés en 2017 et que le processus de certification des trois autres est en cours depuis 2018

et 85 % des 15 étapes de mise en œuvre du plan d'action du Cadre de compte rendu mondial (GRF) ont été réalisés.

3.6.64. La réunion a reconnu les progrès accomplis par le Nigéria dans la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de l'APIRG et du RASG-AFI, ainsi que dans l'amélioration des infrastructures et des services de navigation aérienne.

Spécimens de NOTAM relatif à l'activation du plan d'urgence

3.6.65. La réunion a été informée de la coordination entre l'OACI, l'IATA et l'ASECNA sur la publication de NOTAM relatifs aux plans d'urgence. Cette coordination a permis de proposer des spécimens de NOTAM à utiliser en cas d'activation des plans d'urgence et de reprise des services de circulation aérienne. La réunion s'est réjouie de ce travail collaboratif et invité les Bureaux régionaux ESAF et WACAF à tenir compte de ces modèles de NOTAM dans la révision du Plan d'urgence ATM de la région AFI, pour une harmonisation des procédures de publication dans la région AFI.

3.7. Rapport annuel d'APIRG sur la navigation aérienne

3.7.1. La réunion a pris note des progrès enregistrés dans l'élaboration de la première édition du rapport annuel sur la navigation aérienne de la région AFI. En reconnaissant que les contributions de certaines parties prenantes clés sont toujours attendues pour l'achèvement du rapport, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/43 : Finalisation du Rapport régional annuel de la navigation aérienne

Il est conclu que,

Afin de finaliser l'élaboration du rapport regional annuel de la navigation aérienne de manière inclusive et harmonisée :

- a) l'équipe de rédaction du rapport regional de la navigation aérienne doit finaliser la rédaction du rapport et le diffuser aux parties prenantes pour examen et commentaires d'ici le 31 décembre 2022 ; et**
- b) le Secrétariat doit publier la première édition du rapport regional annuel de la navigation aérienne d'ici le 31 mars 2023.**

3.8. Coordination interrégionale

3.8.1. La réunion a été informée de l'opérationnalisation de la nouvelle structure du Groupe sur l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (Groupe SAT). Il a noté qu'une réunion spéciale de coordination pour l'Atlantique (ACM-S) s'est tenue à l'aimable invitation du ministère espagnol des transports, et de la mobilité urbaine à Madrid, Espagne, du 23 au 24 juin 2022. La réunion a été organisée conjointement avec le Bureau régional de l'OACI accrédité auprès des États de l'Atlantique Nord et Sud (NAT/SAT) dans le but de relancer les discussions du SAT sur l'harmonisation et la coordination interrégionale pour le renforcement des opérations océaniques à distance dans l'Atlantique.

3.8.2. La réunion a pris note de la nomination des responsables de la nouvelle structure organisationnelle du SAT et a discuté des options pour le calendrier des réunions SAT IMG

et SAT SOG et de la possibilité d'avoir les deux réunions en parallèle pour réduire les frais de déplacement et les ressources. Il a été suggéré que les réunions SAT IMG/1 et SAT SOG/1 aient lieu du 21 au 24 novembre 2022, sous réserve d'une coordination ultérieure. L'ASECNA a indiqué qu'elle étudierait si elle pouvait accueillir ces réunions dans l'un de ses États membres. La convocation de la réunion ACM/3 sera coordonnée avec le Bureau de la navigation aérienne au siège de l'OACI.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC LE RASG-AFI

4. Surveillance de l'espace aérien RVSM et utilisation du niveau de vol 420

- 4.1. La réunion a été informée des mesures prises par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI sur la question soulevée par la Conclusion 3/4 du Groupe de planification du système d'aviation de la région européenne (EASPG) à propos de l'existence de certains aéronefs listés dans le Bulletin RMA des régions EUR et EURASIA, qui continuent d'opérer dans l'espace aérien RVSM sans aucune mesure concrète prise par l'État d'immatriculation.
- 4.2. Ces mesures incluent la communication et le suivi adéquats avec les États et la coordination avec l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA). La réunion a été informée des mesures prises par les États concernés, y compris l'application des règlements. Toutefois, il ressort de cette coordination que certains de ces aéronefs ne sont pas immatriculés par ces États, et que certains aéronefs approuvés pour le RVSM ne figurent pas dans la liste de l'ARMA, malgré les notifications envoyées par les États.
- 4.3. Les réponses reçues des États ont relevé la nécessité d'améliorer la coordination et l'échange d'informations avec l'ARMA sur la liste des aéronefs approuvés pour exploitation dans l'espace aérien RVSM. Un atelier régional des Gestionnaires de programmes nationaux RVSM (RVSM NPM) a donc été organisé par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF avec ARMA le 8 août 2022 pour aider les États à résoudre le problème.
- 4.4. La réunion AAO/SG5 s'est par ailleurs penchée sur une tendance nouvelle qui affecte la sécurité de l'espace aérien RVSM régional, en relevant spécialement l'attribution du niveau de vol 420 aux aéronefs volant hors de l'espace aérien RVSM. La réunion a invité tous les exploitants d'aéronefs approuvés RVSM à participer au programme de surveillance à long terme du maintien d'altitude (LTHM) pour l'efficacité de la continuité de la navigabilité, des opérations de vol et de la navigation aérienne.
- 4.5. La réunion s'est penchée sur la supervision efficace des opérations dans l'espace aérien RVSM, l'intégration de l'approbation RVSM dans les activités de supervision de la navigabilité des aéronefs d'État, ainsi que sur un mécanisme de coordination bien établi entre les États et l'ARMA, y compris la sensibilisation aux risques encourus, et les sanctions en cas de violation, en tant que mesures les plus importantes qui doivent être coordonnées avec le RASG-AFI. Par conséquent, la réunion a formulé la conclusion suivante :

APIRG/25 Conclusion 25/44 : Prévention de l'utilisation du niveau de vol 420 non standard

Il est conclu que,

Afin de prévenir l'utilisation du niveau de vol 420 et d'améliorer la sécurité dans l'espace aérien RVSM:

- a) les organes de supervision des États prennent des mesures pour assurer l'arrêt de l'utilisation du niveau de vol L420 non standard ;
- b) les ANSP et les exploitants aériens organisent des cours de recyclage sur le système d'attribution des niveaux de vol pour le personnel concerné par la planification des vols et les opérations aériennes, y compris les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne, les agents AIS et les régulateurs de vol ; et
- c) les États fournissent des données à ARMA dans le cadre du rapport LHD chaque fois que l'utilisation du niveau de vol 420 non standard est enregistrée.

**POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : PROBLÈMES COMMUNS LIÉS A LA MISE
EN ŒUVRE RELEVÉE PAR LES MEMBRES D'APIRG ET
SOLUTIONS ENVISAGÉES**

Problèmes communs liés à la mise en œuvre relevés par les membres d'APIRG et les solutions envisagées

- 5.1. La réunion a rappelé la Décision 24/19 de la 24^e réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/24) relative à la mise en œuvre de la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans la région AFI. À cet égard, les Bureaux régionaux de l'OACI ont organisé les 12 et 13 juillet, un atelier virtuel sur le GANP, incluant des discussions sur les éléments ASBU qui figurent dans la sixième édition du GANP.
- 5.2. La réunion a pris note des principales difficultés relevées et des propositions formulées par les participants pendant l'Atelier, ainsi que des autres activités connexes menées dans la région, notamment le manque de formation, d'ateliers, d'outils et d'éléments indicatifs pour soutenir la mise en œuvre des éléments ASBU.
- 5.3. La réunion a reconnu que l'édition actuelle du GANP au format numérique qui figure sur le site Internet de l'OACI n'est pas pratique (certains États connaissent des problèmes de connectivité internet), et la question de sa disponibilité dans toutes les langues de l'OACI, notamment le français qui est la langue officielle de la moitié des États de la région AFI, sont des obstacles qui freinent les activités de mise en œuvre.
- 5.4. La réunion a enfin relevé quelques incohérences dans les données contenues dans les différents tableaux de la version actuelle du Plan de navigation aérienne de la région AFI qui peuvent être améliorées à travers la finalisation du format numérique de l'eANP, ainsi que la simplification du processus d'amendement du Plan de navigation aérienne.

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES
AMÉLIORATIONS QUE NÉCESSITERAIENT UN
EXAMEN DE L'ANC OU DU CONSEIL**

**Recommandations sur des actions ou des améliorations qui nécessiteraient un examen de l'ANC
et du Conseil**

- 6.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a formulé des recommandations sur les actions ou les améliorations qui nécessiteraient un examen par l'ANC et le Conseil.

6.2. A la lumière de ce qui précède, les questions ci-après pourraient nécessiter un appui efficace du siège :

- a) Appui au renforcement des capacités de cyberrésilience des systèmes de navigation aérienne à travers l'organisation de webinaires/ateliers/séminaires ;
- b) Élaboration d'éléments indicatifs et d'outils supplémentaires pour soutenir les États et l'industrie dans la mise en œuvre des éléments ASBU ;
- c) Organisation d'ateliers spécifiques sur les éléments ASBU pour soutenir les efforts de l'État et de l'industrie dans la mise en œuvre des activités ; et
- d) Finalisation de la numérisation de l'eANP.

6.3. La Conclusion suivante a été formulée par la réunion :

APIRG/25 Decision 25/45: Soutien aux activités d'APIRG

Il est décidé que,

Pour aider à résoudre les défis identifiés dans la région, l'OACI, en coordination avec l'industrie, dans le cadre du mécanisme d'APIRG :

- a) **soutienne le renforcement des capacités en matière de cyber-résilience des systèmes de navigation aérienne par le biais de webinaires/ateliers/séminaires ;**
- b) **élabore des documents d'orientation et des outils supplémentaires pour aider les États et l'industrie à mettre en oeuvre les éléments ASBU ;**
- c) **organise des ateliers spécifiques sur les éléments ASBU pour soutenir les efforts des États et de l'industrie dans les activités de mise en oeuvre ; et**
- d) **finalise la numérisation de l'eANP.**

POINT 7 DE L'ODRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE À JOUR DU PROGRAMME DE TRAVAIL D'APIRG ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS

Organisation de réunions de l'OACI sous format hybride

- 7.1. La réunion a discuté des avantages à poursuivre l'organisation des événements suivant le format hybride après la pandémie de COVID-19, afin de faciliter une participation accrue, en plus d'importantes réductions de coûts. La réunion a cité quelques avantages des événements et réunions virtuelles, notamment la réduction des dépenses, la protection de l'environnement, la réduction de la durée des séances, la fréquence accrue des réunions, et la possibilité d'enregistrer les réunions et de collaborer en temps réel.
- 7.2. La réunion a mentionné que les événements hybrides sont la convergence d'événements virtuels et en personne qui permettent au public d'accéder virtuellement à l'événement et de participer où qu'il se trouve. Les événements hybrides peuvent donc accueillir une participation illimitée assurant une efficacité maximale de l'événement.
- 7.3. Il a été rappelé que l'OACI a organisé avec succès plusieurs événements sous format virtuel et/ou hybride. Par conséquent, il y'a lieu de continuer à utiliser le format virtuel » et/ou hybride après la pandémie pour contribuer non seulement à la relance de l'industrie de

l'aviation à travers la réduction des dépenses, mais aussi soutenir sa viabilité du point de vue écologique à travers la réduction des émissions.

- 7.4. La réunion a appelé à continuer à organiser les événements virtuels et/ou hybrides, le cas échéant, pour garantir une participation accrue des États dans l'esprit de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* », et a reconnu que cela nécessite une étroite collaboration avec le Secrétariat afin de déterminer les réunions qui peuvent se tenir au format hybride, en présentiel ou en ligne.

Futur programme de travail d'APIRG et de ses organes contributeurs

- 7.5. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté le projet de programme des travaux de l'APIRG et de ses organes contributeurs, lequel a été approuvé par la réunion. La Décision suivante a été formulée:

APIRG/25 Décision 25/46 : Approbation du programme de travail d'APIRG pour 2022-2023

Il est décidé que les programmes de travail et les activités d'APIRG et de ses organes contributeurs pour 2022-2023 en Appendice 3Q du présent rapport sont adoptés.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

- 8.1 Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

QUATRIÈME PARTIE :

**HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE
RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE -
OCÉAN INDIEN
(RASG-AFI/8)**

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU
PROGRAMME DES TRAVAUX**

- 1.1. La réunion RASG-AFI/8 a été présidée par le Colonel Latta Dokisime Gnama (Togo), Président du RASG-AFI. M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI, a assuré le secrétariat.
- 1.2. La réunion a adopté son ordre du jour et son programme de travail comme indiqué à l'Appendice 4A du présent rapport.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION
RASC/8 ; ET ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS
ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION RASG-AFI/7**

2.1 EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION RASC/8

- 2.1.1 La réunion a été informée que la huitième réunion du Comité directeur du RASC (RASC/8) s'est tenue au Bureau Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI au Complexe du Bureau des Nations Unies à Nairobi (UNON), les 29 et 30 août 2022. La réunion s'est déroulée sous format hybride (présentiel et virtuel). La réunion a formulé neuf Conclusions et deux Décisions qui ont été approuvées par la réunion RASG-AFI/8.

Programme national de sécurité et mécanisme d'évaluation par les pairs (SSPRM)

- 2.1.2 Le taux de mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) reste faible dans la région du RASG-AFI. Le tableau ci-dessous montre les taux de mise en œuvre des États membres du RASG-AFI, sur la base des informations fournies par les États sur l'iSTARS de l'OACI au 31 octobre 2022.

Taux de mise en œuvre du PNS dans les États membres du RASG-AFI		
Niveau de mise en œuvre du PNS	Nombre d'États	% des États
L0 — États n'ayant pas entamé une analyse des écarts	11	22,9 %
L1 — États qui ont commencé une analyse des écarts	12	25 %
L2 — États qui ont achevé l'analyse des écarts	7	14,5 %
L3 — États qui ont élaboré le plan de mise en œuvre	17	35,4 %
L4 — États qui ont intégralement mis en œuvre leurs PNS	1	2 %
Mise en œuvre générale des PQ de base du PNS		67,13 %

- 2.1.3 La réunion a noté que la plupart des États ont relevé le problème des ressources (ressources financières, compétences, et ressources humaines), qui nuisent à la gestion efficace de la sécurité de l'aviation dans les États membres du RASG-AFI. Les difficultés identifiées pourraient être résolues grâce au partage des ressources entre les États. On estime donc que les États bénéficieraient d'un mécanisme de revue par les pairs où l'expertise et les ressources disponibles seraient utilisées pour améliorer les niveaux de mise en œuvre du PNS d'autres États.

2.1.4 La réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/01 : Mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité

Il est conclu que pour renforcer la mise en œuvre des Programmes Nationaux de Sécurité (PNS), les Etats :

- a. allouent les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs régionaux et mondiaux liés à la mise en œuvre des PNS ; et**
- b. désignent des points focaux et mettent à disposition des experts pour soutenir la mise en œuvre de la gestion de la sécurité dans la région.**

RASG-AFI/8 Conclusion 8/02 : Programme National de sécurité et mécanisme d'examen par les pairs (SSPRM)

Il est conclu que,

Pour soutenir la mise en œuvre du mécanisme d'examen par les pairs, les Bureaux régionaux de l'OACI coordonnent avec les États et les parties prenantes et orientent les activités de mise en œuvre du mécanisme d'examen par les pairs du PNS.

Préoccupations significatives de sécurité (SSC) potentielles liées aux services de navigation aérienne

2.1.5 La réunion a rappelé que les procédures de vol aux instruments (IFP) basées sur les aides à la navigation conventionnelles au sol ont toujours exigé un haut niveau de contrôle qualité, et a reconnu qu'avec l'introduction des opérations RNAV et les bases de données embarquées des systèmes de navigation aérienne associées, même de petites erreurs dans les données pourraient avoir des conséquences désastreuses.

2.1.6 La réunion s'est penchée sur les éléments déclencheurs de SSC liés aux ANS dans le cadre de l'USOAP-CMA, à savoir le calibrage des aides à la navigation et la validation de la conception des procédures de vol aux instruments. La réunion a reconnu que le manque d'un nombre suffisant de spécialistes qualifiés et bien formés à la conception de procédures de vol aux instruments dans la région continue de créer des difficultés. Par conséquent, il a été recommandé au Programme africain des procédures de vol (AFPP) d'explorer l'introduction d'une formation spécifique basée sur les besoins, dans ses activités de renforcement des capacités.

2.1.7 La réunion a instamment invité les États/organisations à prendre des mesures idoines pour atténuer les SSC liés aux ANS dans la région AFI. La Conclusion suivante a été formulée :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/03 : Mesures d'atténuation des Préoccupations significatives de sécurité (SSC) potentiels des ANS dans la région RASG-AFI

Il est conclu que pour prévenir la survenance de SSC, les Bureaux régionaux de l'OACI et les RSOO mènent des activités d'assistance appropriées dans les États ayant potentiellement des SSC.

Stratégie proposée pour résoudre les difficultés liées au RVSM (exploitation et approbation des aéronefs) dans les États membres du RASG-AFI

- 2.1.8 La réunion a noté les performances de l'espace aérien RVSM régional pour l'année 2021. Elle a relevé avec inquiétude la détérioration de l'évaluation du risque de collision (CRA) par rapport à l'année précédente, malgré le faible volume de trafic en 2021 dû à la pandémie de COVID-19. Cette situation est due notamment à la poursuite de l'exploitation d'aéronefs non homologués dans l'espace aérien RVSM, surtout les aéronefs d'État ; et à la radiation de l'immatriculation des aéronefs dans un État et à leur immatriculation dans un autre État qui n'a pas notifié l'état d'homologation dans le cadre de la nouvelle immatriculation.
- 2.1.9 En outre, la réunion s'est dit préoccupée par l'exploitation d'aéronefs ayant la capacité d'opérer dans l'espace aérien RVSM mais qui n'ont pas reçu l'approbation requise pour les opérations RVSM en raison de l'exploitation domestique. Il a été noté que ces aéronefs opèrent normalement dans l'espace aérien RVSM, en particulier lorsqu'ils effectuent des vols de positionnement/convoyage de maintenance dans l'espace aérien international. La réunion a donc exhorté les États à mandater les exploitants de ces aéronefs pour s'assurer que l'approbation est obtenue comme requis avant les opérations dans l'espace aérien RVSM.
- 2.1.10 L'attribution du niveau de vol 420 non homologué a été identifiée comme étant un nouveau facteur de risque de sécurité en 2020, ce qui pose la question de l'importance de la formation et de la sensibilisation des contrôleurs de la circulation aérienne, des pilotes, et d'autres personnels impliqués dans la planification des vols. En effet, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/04 : Résolution des problèmes de sécurité de l'espace aérien RVSM dans la région RASG-AFI

Il est conclu que, pour améliorer l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM, les États :

- a) s'assurent que les données relatives aux approbations RVSM des aéronefs d'État sont régulièrement soumises à la RMA compétente, conformément aux exigences établies ;**
- b) incluent l'approbation RVSM lors de l'enregistrement des aéronefs capables de voler en RVSM ;**
- c) interdisent l'attribution du niveau de vol 420 aux aéronefs par le personnel du contrôle de la circulation aérienne, et sensibilisent les pilotes et les autres personnels impliqués dans la planification des vols aux risques associés ; et**
- d) signalent à l'ARMA l'attribution/utilisation du niveau de vol 420 dans le cadre de la fourniture des données RVSM.**

Conduite des activités de validation hors site et des activités de validation intégrée (IVA) de l'USOAP-CMA dans la région du RASG-AFI

- 2.1.11 La réunion a débattu des activités de planification et de mise en œuvre de l'USOAP-CMA, en mettant un accent particulier sur les activités de validation hors site et les activités de validation intégrée, souligné les difficultés connexes liées à leur mise en œuvre, et proposé des mesures d'atténuation et des solutions.

- 2.1.12 Les objectifs clés de l'IVA sont de valider les progrès accomplis par les États dans la mise en œuvre de leurs plans de mesures correctives (CAP) de manière plus dynamique et économique sur site à travers l'échantillonnage des preuves par des experts indépendants. Une IVA est une activité sur site de l'USOAP-CMA de portée limitée, intégrée dans une mission/activité programmée dans un État par l'OACI, ou ses partenaires dans le domaine de la sécurité.
- 2.1.13 Au vu des difficultés recensées et de la voie à suivre pour les activités de validation hors site et les activités de validation intégrée de l'USOAP-CMA dans la région, la réunion RASC/8 a formulé la Conclusion ci-après :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/05 : Mise en œuvre de la validation hors site USOAP et des activités de validation intégrées (IVA) dans la région RASG-AFI

Il est conclu qu'afin d'améliorer la surveillance continue de la performance des États en matière de sécurité dans la région RASG-AFI, l'OACI organise davantage d'activités de validation hors site et d'activités de validation intégrées (IVA) de l'USOAP, en fonction des progrès du CAP tel que documentés dans le cadre en ligne (OLF).

Révision du Manuel de procédures du RASG-AFI

- 2.1.14 La réunion a rappelé la restructuration des équipes de soutien à la sécurité (SST) du RASG-AFI dont le mandat révisé a été approuvé par le RASC, afin de mieux harmoniser leurs fonctions avec les objectifs et les cibles du GASP. Le mandat révisé des SST figure à l'**Appendice 4B** du présent rapport.
- 2.1.15 En raison de la restructuration des SST et de la révision de leur mandat, la réunion a formulé la Décision suivante :

RASG-AFI/8 Décision 8/06 : Révision du manuel de procédure RASG-AFI

Il est conclu que, pour aligner les fonctions des SST du RASG-AFI aux objectifs et cibles du GASP, le Secrétariat révisé le Manuel de procédure du RASG-AFI d'ici le 31 mars 2023, afin de refléter les organes contributeurs (SST) du Groupe tels que restructurés.

2.2 ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION RASG-AFI/7

- 2.2.1 La réunion a fait le point sur la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/7. La réunion RASG-AFI/7 a adopté 13 Conclusions et 4 Décisions. Deux de ces Conclusions ont été mises en œuvre, neuf autres sont en cours et deux sont en suspens ; deux Décisions ont été intégralement mises en œuvre, une Décision est en cours et une Décision est en suspens. S'agissant des activités continues, leur état d'avancement est décrit comme étant « en cours ». Néanmoins, leurs niveaux de mise en œuvre sont indiqués. L'état de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/7 est présenté dans l'**Appendice 4C** au présent rapport.
- 2.2.2 La réunion a exhorté les parties prenantes à accélérer la mise en œuvre des questions en suspens et de rendre compte au Secrétariat.

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES
OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE
SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS
DÉFINIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ
DE L'AVIATION**

3.1. Rapports sur les activités du RASG-AFI et de ses organes contributeurs

- 3.1.1. La réunion a été informée des activités entreprises par le RASG-AFI et ses organes contributeurs, en mettant l'accent sur l'état de mise en œuvre des activités, initiatives et projets sélectionnés visant à améliorer les performances de sécurité des États de la région.
- 3.1.2. La réunion a rappelé la restructuration du RASG-AFI, y compris la création de quatre (4) équipes de soutien à la sécurité (SST) en tant qu'organes contributeurs. Les SST contribuent à la résolution des problèmes de sécurité et soutiennent le processus d'élaboration, de hiérarchisation et de mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité. Les SST créées comprennent la SST des Systèmes nationaux de supervision de la sécurité (SSO), la SST des Questions de sécurité opérationnelles (OSI), la SST du Programme national de sécurité (PNS) et la SST des Services de navigation aérienne (ANS).
- 3.1.3. La réunion a reconnu et encouragé les contributions des partenaires de la sécurité, notamment la CAFAC (AFI-CES), les CER, les RSOO, les États et les partenaires de l'industrie qui complètent les programmes et activités d'assistance des Bureaux régionaux de l'OACI et du Plan AFI.

SST du Système national de supervision de la sécurité (SSO)

- 3.1.4. Le projet des fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) du Plan AFI a été l'un des moteurs de la SST du SSO. Le projet FSO vise à soutenir les États qui remplissent les conditions relatives à l'établissement des fondamentaux du système de supervision de la sécurité par rapport aux éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité.
- 3.1.5. À la suite de la révision du document du projet FSO et de son approbation par la 25^e réunion du Comité directeur du Plan AFI (SC/25 du Plan AFI) tenue en mai 2022 à Abuja (Nigéria), des missions d'assistance ont été effectuées dans huit (8) États des régions ESAF et WACAF qui remplissent les conditions.
- 3.1.6. La réunion a été informée de l'organisation des activités d'assistance dans les États qui remplissent les conditions depuis la conception du projet FSO. Toutefois, très peu d'avancées ont été enregistrées sur les taux de mise en œuvre effective (EI) validés des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sécurité. Une situation due au nombre limité d'activités de l'USOAP-CMA réalisées dans les États concernés.

SST des Questions de sécurité opérationnelles (OSI)

- 3.1.7. Concernant la SST-OSI, la réunion a été informée qu'un atelier sur le CFIT (impact sans perte de contrôle) a été organisé en décembre 2021. Il a été rappelé que le CFIT constitue l'une des catégories d'incident à haut risque à la fois sur le plan mondial et régional. L'atelier

avait pour objectif de promouvoir la sensibilisation aux risques liés à ce phénomène et d'identifier des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour les atténuer.

- 3.1.8. Cet atelier a été organisé par les Bureaux régionaux de l'OACI avec l'appui de partenaires de l'aviation comme l'AFRAA, l'IATA, AIRBUS et NAVBLUE. L'atelier a identifié huit initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), portant notamment sur le GPWS, les SOP, la CDFA, la FDA, le CRM/TEM, l'ALAR, le MSAW et la PBN à entreprendre par le RASG-AFI pour atténuer les risques liés aux événements de CFIT.
- 3.1.9. Par ailleurs, grâce à l'appui du Kenya, État champion du RASG-AFI pour la perte de contrôle en vol (LOC-I), un atelier sur la LOC-I et la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) a été organisé en novembre 2021. L'atelier s'est tenu dans le cadre des activités du RASG-AFI sur la LOC-I, conformément au plan quinquennal de mise en œuvre sur la LOC-I.
- 3.1.10. La réunion a en outre été informée que les incidents liés aux pistes, à savoir les incursions et sorties de piste, sont actuellement gérés par le biais d'initiatives de sécurité des pistes telles que les ateliers sur la sécurité des pistes et les sensibilisations, y compris le GRF.

SST du Programme national de sécurité

- 3.1.11. Concernant la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS), le projet du Plan AFI soutient les États bénéficiaires dans la mise en œuvre du PNS à travers une approche par étape, avec un accent sur la mise en œuvre des PQ de base du PNS. Par ailleurs, le projet vise à établir des mécanismes de coopération pour la coordination, la collaboration, et l'échange d'informations sur la mise en œuvre du PNS/SGS.
- 3.1.12. La réunion a été informée que la 25^e réunion du Comité directeur du Plan AFI a approuvé le projet révisé de PNS qui comprend les États éligibles à savoir Afrique du Sud, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Madagascar, Mauritanie, Rwanda, et Togo. Concernant les États qui ne remplissent pas les critères d'admissibilité, la réunion a été en outre informée qu'une assistance est fournie dans le cadre des activités régulières des Bureaux régionaux pour la mise en place d'un système de supervision de la sécurité.
- 3.1.13. L'état de mise en œuvre du PNS dans les États membres du RASG-AFI en septembre 2022 a été présenté à la réunion. Sur la base des informations communiquées par les États à travers iSTARS, le taux de mise en œuvre des PQ de base du PNS pour le RASG-AFI s'élève à 67,13 %, avec 52,85 % de plans de mesures correctives validées et 14,28 % achevés.
- 3.1.14. Bien que des progrès aient été enregistrés, la mise en œuvre du PNS demeure l'une des plus grands défis des États de la région.

Projet du Plan AFI pour la Certification des aéroports

- 3.1.15. L'objectif du projet du Plan AFI pour la certification des aéroports est d'aider les États AFI à renforcer leur capacité de certification des aéroports conformément à l'*Annexe 14 — Aéroports*. L'accent et la priorité de ce projet ont été dans un premier temps mis sur l'appui aux États pour certifier au moins un aéroport international et renforcer les capacités pour la certification des autres aéroports.

3.1.16. La réunion a été informée que l'assistance fournie dans le cadre du projet a permis de certifier 16 aérodromes internationaux dans 13 États, et que 50 % des États de la région ont acquis les compétences en matière de certification des aérodromes.

3.1.17. A la suite de ce qui précède, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/07 : Soutien au RASG-AFI et à ses organes contributeurs

Il est conclu que, pour améliorer la mise en œuvre des objectifs et des cibles du GASP :

- a) **les États et l'industrie désignent des experts pour participer aux diverses activités des équipes de soutien à la sécurité (SST) de RASG-AFI ;**
- b) **les partenaires maintiennent et, dans la mesure du possible, accroissent leur soutien et leur assistance à la mise en œuvre des SST, des projets et des activités du RASG-AFI ; et**
- c) **les États encouragent et renforcent le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, y compris les réponses au cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA, aux lettres aux États de l'OACI et de la CAFAC.**

3.2. Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) liées aux cibles et indicateurs connexes du GASP

3.2.1. Le Secrétariat a présenté une note de travail relative aux initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) qui ont été mises en œuvre dans la région couverte par le RASG-AFI, les résultats et les défis inhérents, ainsi que les priorités à considérer pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région. La réunion a noté que les États ont réalisé des progrès considérables dans la mise en œuvre des SEI ; cependant, des efforts supplémentaires s'avèrent indispensables pour poursuivre l'amélioration.

3.2.2. Pour ce qui est des défis organisationnels, surtout le système national de supervision de la sécurité, le taux moyen actuel de l'USOAP pour les États du RASG-AFI s'élève à 56,95 %, un taux inférieur à la moyenne mondiale qui est de 69,32 %. En outre, seulement 21 % des États AFI ont atteint la cible du GASP qui est de 75 % d'EI.

3.2.3. S'agissant des défis opérationnels, surtout le PNS, y compris le SGS des fournisseurs de services, seulement 67,13 % des États ont mis en place les bases du PNS, par rapport à la cible du GASP qui est de 100 % des États en 2022. En outre, un seul État membre du RASG-AFI a confirmé avoir mis en place un PNS effectif, l'horizon de cet objectif étant 2025.

3.2.4. Les EC ayant les taux les plus bas sont :

- a) EC-8, *Résolution des problèmes de sécurité*, avec 31,50 % ;
- b) EC-7, *Obligations de surveillance*, avec 41,33 % ;
- c) EC-6, *Obligations de délivrance de licences, certification, autorisation et/ou approbation*, avec 54,40 %.

3.2.5. Les domaines d'audit ayant les taux d'EI les plus bas sont :

- a) *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronef (AIG)*, 42,32 % ;
- b) *Aérodromes et aides au sol (AGA)*, 48,01 % ;
- c) *Services de navigation aérienne (ANS)*, 55,79 %.

3.2.6. La réunion a mis en lumière les difficultés de mise en œuvre, notamment :

- a) l'incapacité à attirer, recruter, former et retenir un personnel technique qualifié et suffisant ;
- b) les processus inadaptés d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation ;
- c) l'insuffisance des ressources consacrées à la mise en œuvre des activités de supervision de la sécurité ;
- d) l'inefficacité de la gestion des risques de sécurité au niveau national ;
- e) l'élaboration et la mise en œuvre inadéquates de plans de mesures correctives (CAP), y compris les PQ de base du PNS et la publication de leurs résultats sur l'OLF de l'USOAP-CMA ;
- f) la conduite de l'analyse des écarts du PNS et l'élaboration et la mise en œuvre des PNS et leur publication sur le portail iSTARS de l'OACI.

3.2.7. S'agissant des SEI liées aux risques de sécurité opérationnelle (OPS), les statistiques montrent que le taux d'accident dans la région en ce qui concerne les vols commerciaux réguliers sur des avions de plus de 5700 Kg de MTOW est en hausse et dépasse la moyenne mondiale. Les principaux défis de mise en œuvre des OPS SEI tiennent notamment aux mesures inadéquates d'atténuation de facteurs contributifs des accidents et incidents des cinq catégories mondiales à haut-risque (G-HRC), notamment l'impact sans perte de contrôle terrain ; la perte de contrôle en vol, les collisions en vol, les sorties de piste et les incursions sur piste.

3.2.8. Par conséquent, la réunion a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/08 : Mise en œuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour améliorer la sécurité dans la région RASG-AFI

Il est conclu qu'afin d'améliorer la sécurité aérienne dans la région RASG-AFI, les États et les parties prenantes allouent des ressources suffisantes pour permettre une supervision efficace de la sécurité et pour renforcer les mesures visant à atténuer les facteurs contribuant aux accidents et incidents G-HRC.

3.3. Autres initiatives de sécurité

Enquêtes menées par les États sur les incidents et événements

3.3.1. L'Association du transport aérien international (IATA) a souligné la nécessité pour les États d'assumer la responsabilité des enquêtes sur les incidents d'aviation, de rendre compte de ces enquêtes en temps voulu, et de rendre ces rapports accessibles aux parties prenantes. La réunion a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/09 : Notification, enquête et analyse par les États des incidents graves et accidents

Il est conclu qu'afin d'améliorer la performance en matière de sécurité de la région RASG-AFI par la réduction des incidents graves/accidents, les États/ANSP/RSEO conduisent à temps les enquêtes ainsi que les analyses périodiques de tous les incidents notifiés.

Importance de l'AIM pour la sécurité

- 3.3.2. La réunion a rappelé l'importance des données et de l'information aéronautique de bonne qualité pour la sécurité et l'efficacité des opérations de vol et relevé avec inquiétude l'existence des carences dans la région. Ces carences sont liées à la publication, la disponibilité et la mise à jour de l'information aéronautique sur les questions telles que les infrastructures, les installations et les services aéroportuaires, ainsi que le non-respect des exigences AIRAC.
- 3.3.3. La réunion a reconnu la supervision et le suivi de la mise en œuvre des processus, procédures et systèmes, pour la résolution immédiate des carences liées aux publications aéronautiques, comme priorité dans la région. Par conséquent, elle a encouragé la participation active des États aux projets AIM dans le cadre d'APIRG et aux activités du Groupe régional d'action AIM.

IOSA basé sur les risques de l'IATA

- 3.3.4. La réunion a été informée des difficultés actuelles rencontrées dans les comptes rendus et les enquêtes sur les incidents et les événements dans la région. L'IATA a partagé son expérience qui s'étend sur plus de deux décennies au cours desquelles elle a travaillé avec les compagnies aériennes membres, les États et les ANSP sur les comptes rendus et les enquêtes sur les incidents afin de réduire les AIRPROX à travers le Groupe AFI d'analyse des incidents ATS (AIAG). La réunion a noté qu'année après année, la même tendance et les mêmes défis continuent de se manifester dans de nombreux États et ANSP et, par conséquent appelé à prendre des mesures pour y apporter des solutions.
- 3.3.5. Les difficultés ci-après ont été identifiées :
- a) L'absence d'enquêtes menées en temps voulu ;
 - b) Des enquêtes incomplètes ou superficielles ;
 - c) L'absence de retour d'information (silence de plomb) sur les enquêtes ; et
 - d) Des mesures majoritairement répressives.
- 3.3.6. La réunion a rappelé la Recommandation 4/6 (Enquête sur les incidents des services de la circulation aérienne et fourniture d'un retour d'information complet aux parties concernées) et la Recommandation 4/7 (Rapport sur les incidents des services de la circulation aérienne) de la Réunion régionale spéciale AFI sur la navigation aérienne de novembre 2008 (SP AFI/08) adressées aux États, aux ANSP, à l'IATA et aux exploitants aériens. Elle a salué et encouragé les efforts incessants déployés par l'IATA au fil des ans pour soutenir le mécanisme de l'AIAG et a appelé tous les États, les ANSP et les RSOO à redoubler leurs efforts dans les enquêtes afin de réduire les cas de perte d'espace (LoS) dans l'espace aérien régional.

Initiatives de sécurité entreprises par BAGASOO

- 3.3.7. Des informations ont été fournies à la réunion sur les diverses initiatives de sécurité entreprises par BAGASOO pour le renforcement des capacités de supervision de la sécurité de ses États membres. Ces initiatives incluent le Système commun de formation, le renforcement du processus d'harmonisation et des outils de sécurité (à savoir le logiciel du Système de traçage des activités de l'inspecteur (ISATS) pour la gestion de la formation et la tenue des registres, le logiciel du Système de formation et de qualification de l'Inspecteur (ITRAQS) pour l'archivage et le traçage de toutes les activités de l'inspecteur et les applications du Système d'évaluation et de la sécurité des aéronefs étrangers (FASAP).

3.3.8. Par ailleurs, BAGASOO a mis l'accent sur certains nouveaux programmes et initiatives dont la mise en œuvre est en cours, notamment la formation basée sur les compétences pour les juristes du secteur de l'aviation, le dispositif coopératif de formation et l'élaboration des cours, et l'évaluation du GASOS et la Gestion de la qualité.

Mécanisme d'évaluation par les pairs du Programme national de sécurité (PNS)

3.3.9. Une mise à jour et les progrès du Mécanisme régional d'évaluation par les pairs du Programme national de sécurité (PNS) ont été présentés à la réunion. Le mécanisme régional d'évaluation par les pairs du PNS vise à promouvoir la collaboration entre les États afin d'améliorer la mise en œuvre du PNS/SGS à travers l'échange d'informations entre les experts techniques des États. Le projet pilote du mécanisme d'évaluation par les pairs du PNS regroupe sept États (Côte d'Ivoire, Eswatini, Togo, Kenya, Nigéria, Rwanda et Afrique du Sud).

3.3.10. Le document du projet de mécanisme définit le but, les modalités d'action, le cadre de la préparation des activités sur site, de la conduite des évaluations, d'évaluation, et de suivi du programme. Ce document servira de base pour l'élaboration du manuel de mise en œuvre de l'évaluation du PNS par les pairs. Le projet de document du mécanisme d'évaluation du PNS par les pairs présentés à la réunion pour examen et rétroaction figure à l'**Appendice 4 D**. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/10 : Mécanisme d'évaluation par les pairs du Programme national de sécurité

Il est conclu que, pour renforcer la mise en œuvre du PNS, les États et les autres parties prenantes soutiennent l'élaboration et la mise en œuvre du mécanisme d'évaluation par les pairs du PNS et fournissent un rapport d'étape et les leçons apprises lors des prochaines réunions du RASG-AFI.

Initiatives de sécurité entreprises par l'URSAC

3.3.11. Les initiatives de sécurité entreprises par l'Unité régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (URSAC) de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) dans ses États membres ont été présentées à la réunion. L'URSAC a souligné les divers domaines de son intervention qui contribuent au renforcement des capacités de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les États membres de l'UEMOA et de la Mauritanie.

3.3.12. L'URSAC est un mécanisme transitoire vers une RSOO soutenue par la Commission de l'UEMOA. Grâce au financement de la Commission de l'UEMOA, l'URSAC mène des activités visant à améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans ses États membres. Ces activités concernent principalement l'élaboration de la réglementation communautaire sur l'aviation civile, le renforcement des capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile des autorités de l'aviation civile des États membres, l'organisation des réunions et ateliers sur les domaines d'intérêt commun.

3.3.13. La réunion a aussi été informée que les activités réalisées par l'URSAC, depuis sa création en septembre 2019 jusqu'à ce jour, ont permis de consolider les résultats de la mise en œuvre du Projet COSCAP-UEMOA. Les taux de mise en œuvre effective (EI) du système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans les États membres de l'URSAC sont de 67 % et 75 %, respectivement.

3.3.14. La réunion a enfin été informée que le soutien et la collaboration des partenaires techniques tels que l'OACI, la CAFAC, l'EASA, la DGAC de la France, le BEA — France, le département Sécurité d'AIRBUS ont contribué à l'efficacité des actions entreprises et des résultats obtenus.

Actions stratégiques pour la préparation des SSPIA

3.3.15. Les actions stratégiques à prendre par les États dans la préparation des évaluations de la mise en œuvre du programme national de sécurité (SSPIA) ont été présentées à la réunion. La SSPIA est une activité basée sur les performances qui fait partie du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Grâce à ce programme, l'OACI évalue le niveau de maturité d'un programme national de sécurité (PNS) à travers une évaluation systématique et objective de la mise en œuvre et de la maintenance du PNS par l'État.

3.3.16. La réunion a été informée que depuis sa création en 2010 l'équipe du Groupe technique régional sur le PNS de EAC CASSOA a réalisé de nombreux travaux d'appui aux États dans la mise en œuvre du PNS/SGS. EAC CASSOA a fourni des orientations et facilité les activités liées à la mise en place du PNS/SGS qui comprennent l'élaboration d'un modèle de règlement régional sur la gestion de la sécurité, des éléments indicatifs techniques et des formations de renforcement des capacités.

3.3.17. La réunion a appelé les RSOO à continuer à aider les États à mettre en œuvre la phase axée sur les données pour assurer un bon taux d'EI sur les SSPIA. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/11 : Évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA) dans les États de la région AFI

Il est conclu que pour lancer la préparation des évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux sécurité (SSPIA) :

- a) les États établissent et mettent en œuvre des actions stratégiques visant à assurer une préparation adéquate aux SSPIA, y compris la création d'une interaction transparente entre les autorités nationales et les prestataires de services dans la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) et du système de gestion de la sécurité (SGS) ; et**
- b) Les États AFI, les RSOO, les RAIO, les partenaires et les industries collaborent et coopèrent à la préparation des SSPIA de l'OACI.**

Initiatives de sécurité de iSASO

3.3.18. L'Organisation intérimaire pour la sécurité de l'aviation (iSASO) de la SADC a présenté une note de travail sur les activités menées dans la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) pour promouvoir et faciliter la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile.

3.3.19. Ces activités incluent:

- a) La mise en place d'un projet parrainé par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA) pour examiner les règlements génériques de l'aviation de la SADC afin d'assurer l'harmonisation, la normalisation et l'efficacité entre les États membres ;

- b) L'élaboration d'une initiative pour mettre en place un groupe de formateurs composé de ses Inspecteurs nationaux en sécurité afin d'assurer l'efficacité et l'effectivité de la mise en œuvre des programmes de formation ;
- c) La collaboration avec d'autres RSOO, et d'autres partenaires surtout la CAFAC, pour améliorer l'efficacité de la planification de ses missions d'assistance pour un emploi efficient des ressources, tout en évitant la duplication ;
- d) La création d'un Programme des inspecteurs nationaux en sécurité comprenant un groupe d'inspecteurs désignés par les États membres et couvrant tous les cinq domaines de supervision de la sécurité ; et
- e) La sollicitation de l'assistance technique des organisations partenaires, notamment l'Union européenne, pour aider la région AFI à renforcer la sécurité de l'aviation.

Lise en place d'un RAIO

3.3.20. Au titre de ce point, l'Éthiopie a présenté une note de travail proposant de poursuivre les efforts de collaboration entre les États africains pour la mise en place d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO). La note de travail a aussi souligné l'importance du renforcement des capacités des États, dont le taux de mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI, dans le domaine d'audit AIG est faible.

3.3.21. La réunion a été également informée des principales difficultés rencontrées par l'Éthiopie lors d'accidents ou incidents au fil du temps et l'importance d'un mécanisme régional de coopération AIG (ARCM), pour collaborer et promouvoir le renforcement des capacités, en particulier le renforcement du nombre et des capacités du personnel qualifié pour la gestion de grandes enquêtes sur les accidents dans les États de la région AFI. LA réunion a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/12 : Création et renforcement des RAIO

Il est conclu que pour accroître la performance des États en AIG :

- a) **Un soutien soit apporté aux États pour la mise en place d'un AIG indépendant, efficace et efficient, doté de ressources adéquates, notamment de fonds et de personnel qualifié, pour la réalisation d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves ; et**
- b) **Les États sont encouragés à conclure un accord régional / bilatéral en signant un protocole d'accord (MOU) ou un protocole de coopération (MOC) pour la coopération et, à travailler vers une politique, une réglementation et des procédures communes pour la réalisation de l'établissement de RAIO avec un cadre institutionnel efficace.**

Harmonisation des stratégies et mesures d'atténuation

3.3.22. Lors de la réunion, l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA) a fait le point sur les risques et l'évolution des risques opérationnels de sécurité dans la région EAC et proposé d'harmoniser les stratégies et mesures d'atténuation pour les risques communs identifiés.

3.3.23. La réunion a pris note des expériences partagées par les États partenaires de EAC en ce qui concerne l'objectif de partage et d'apprentissage des incidents/accidents de sécurité, le partage d'informations cruciales de sécurité dans le cadre de leur organisation régionale de

supervision de la sécurité et l'adoption d'une méthodologie simplifiée d'analyse des données de sécurité pour dégager les tendances et les solutions connexes axées sur les données. La réunion a formulé la Décision suivante.

RASG-AFI/8 Décision 8/13: Harmonisation des stratégies et des mesures d'atténuation

Il est conclu que, afin d'améliorer la sécurité aérienne et réduire le taux d'accidents et d'incidents graves dans la région RASG-AFI, la CAFAC :

- a) **en coordination avec les Bureaux régionaux de l'OACI et avec le soutien des RSOO, élabore des méthodes harmonisées de partage, de consolidation et d'analyse des événements liés à la sécurité afin d'identifier les risques communs et de formuler des mesures d'atténuation efficaces pour la région ; et**
- b) **identifie les tendances des risques de sécurité dans la région et les partage avec les États.**

Projets et activités critiques du RASG-AFI — Promotion et renforcement du partage et de l'échange des données et d'informations de sécurité par les États

3.3.24. La réunion a rappelé la réunion conjointe APIRG/24 et RASG-AFI/7 sur l'état d'avancement des activités des programmes et projets du RASG-AFI approuvés par le Plan AFI et d'autres partenaires d'assistance. Il a été souligné que le RASG-AFI met en œuvre ses activités par l'intermédiaire de ses organes contributeurs, en particulier les quatre équipes de soutien à la sécurité (SST).

3.3.25. La réunion a pris note des autres difficultés notables qui freinent les activités des projets des SST, notamment l'absence de partage ou le partage limité des données et des informations sur la sécurité.

3.3.26. L'Afrique du Sud a informé la réunion qu'elle sur le point de mettre en œuvre l'initiative consistant à « promouvoir et renforcer le partage et l'échange des données et d'informations de sécurité » afin de soutenir les quatre SST et mieux surmonter l'obstacle majeur lié à « l'absence ou le partage et l'échange limités des données et des informations sur la sécurité » qui figure comme mentionné plus haut parmi les défis majeurs qui freinent les projets des SST issus de la Conclusion 7/10 de la réunion RASG-AFI/7.

3.3.27. Cependant, l'Afrique du Sud a attiré l'attention de la réunion sur le fait que les éléments indicatifs du Doc 9858 (SMM), quatrième édition de 2018, Chapitre 6.4, sont considérés comme insuffisants pour guider les États sur la manière dont le partage et l'échange de données et d'informations sur la sécurité doivent être effectués.

3.3.28. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/14 : Projets et activités critiques RASG-AFI

Il est conclu que, pour la mise en œuvre efficace et efficiente des projets et des activités critiques, le Secrétariat établisse un groupe de travail qui sera chargé :

- a) **d'identifier les données et les informations à partager et leur format ;**
- b) **d'élaborer des directives sur la façon de partager les données et les informations ;**

- c) **développer ou identifier une plateforme (base de données) à utiliser pour le partage des données et des informations ; et**
- d) **élaborer des lignes directrices sur l'utilisation des données et des informations partagées.**

Certifications médicales

3.3.29. L'Afrique du Sud a présenté à la réunion des informations relatives à la médecine aéronautique incluant :

- a) La supervision des questions de sécurité liées à la formation initiale et de recyclage des évaluateurs médicaux, surtout les conditions pratiques dans lesquelles les candidats exercent leurs responsabilités et pour réaliser les évaluations médicales conformément à la réglementation et dans le respect des processus et procédures établis ;
- b) L'évaluation adéquate du risque aéromédical, en particulier l'incapacité en vol et son atténuation ;
- c) La mise en œuvre des mesures d'application pour les examinateurs médicaux certifiés et les centres de médecine aéronautique, selon les besoins et le cas échéant ;
- d) La collaboration interne et externe et le partage des données sur les questions liées à la médecine aéronautique ;
- e) L'absence d'un programme d'études en médecine aéronautique spécialement adaptée et de données pertinentes pour le contexte et l'environnement de la région AFI ; et
- f) La pénurie d'évaluateurs médicaux.

3.3.30. À cet égard, la réunion a encouragé les États, les RSOO et les parties prenantes, y compris les universités et l'Armée à soutenir la mise en place et l'opérationnalisation de centres régionaux, surtout le Centre de médecine aéronautique de la CASSOA, ainsi que le renforcement des capacités de médecine aéronautique dans la région AFI à travers la promotion et le renforcement de la recherche, des études et des documents de projet.

Gestion du programme CAPSCA en Afrique

3.3.31. L'Afrique du Sud a informé la réunion que le Programme CAPSCA a été lancé en 2007 en Afrique et que plusieurs activités de sensibilisation et de formation ont été réalisées dans diverses parties du continent africain. La réunion a noté que le programme a été peu reconnu et soutenu par les plateformes africaines de l'aviation et de la santé jusqu'à l'éclatement de la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une riposte réactive, emprunte de panique et non coordonnée.

3.3.32. La réunion a été informée que la portée du CAPSCA couvre les événements de santé publique, y compris les maladies transmissibles et les incidences sur la santé comme les radiations nucléaires, entre autres.

3.3.33. La réunion a appelé les États à adopter le concept des couloirs de santé publique introduit par l'OACI afin de renforcer les mesures mises en place pour répondre aux urgences de santé publique de portée internationale. La réunion a aussi encouragé les États qui n'ont pas adhéré

au CAPSCA à le faire pour profiter de l'expertise, des orientations et du partage des expériences.

Mise en œuvre du PNS au Rwanda

3.3.34. Le Rwanda a présenté à la réunion son expérience dans la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS) au cours des 15 dernières années. Le Rwanda a souligné les éléments essentiels d'une mise en œuvre efficace du PNS et appelé les RASG, les RSOO et les États à coordonner et déployer des efforts collectifs pour améliorer les performances de sécurité de l'aviation dans la région. Par ailleurs, le Rwanda a annoncé sa disponibilité à collaborer avec d'autres États pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région.

Données de sécurité du Nigéria

3.3.35. L'Autorité de l'aviation civile du Nigéria (NCAA) a présenté à la réunion un système non punitif, facultatif et confidentiel de compte rendu et de collecte des données de sécurité pour faciliter la collecte d'information sur les carences réelles ou potentielles de sécurité de l'industrie de l'aviation au Nigéria. Ce système permet de rendre compte des carences de sécurité qui ne peuvent pas être saisies par le système de compte rendu obligatoire sur les incidents afin d'améliorer la sécurité du système national de l'aviation.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC L'APIRG

- 4.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a rappelé la demande exprimée par l'ARC-TF/4 de coordonner les activités de l'Equipe du rapport annuel sur la sécurité (ASRT) et celles de l'Equipe du rapport annuel de navigation aérienne de l'APIRG (AANRT). La réunion a noté que cette coordination n'est jusqu'alors pas effective.
- 4.2. La réunion a invité les deux équipes à élaborer un programme de travail conjoint susceptible de garantir l'élaboration en temps voulu des rapports, y compris l'amélioration de la collecte de données et le partage des données entre les deux groupes pour éviter les duplications.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : PROBLÈMES COMMUNS LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE RELEVÉS PAR LES MEMBRES DU RASG-AFI ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

Problèmes liés à la mise en œuvre relevés par le RASG-AFI

- 5.1. Il a été présenté à la réunion un aperçu général des difficultés rencontrées par les États membres du RASG-AFI dans l'exercice de leurs obligations en matière de sécurité conformément à la Convention de Chicago et des solutions proposées. L'accent a été mis sur les domaines de l'USOAP-CMA dont les taux de mise en œuvre effective (EI) sont les plus faibles : AIG — 41 % ; AGA — 46 % ; ANS — 52 % et OPS — 56 % ; et sur les éléments cruciaux EC-8 (32 %) ; EC-7 (43 %) ; EC — 4 (53 %) et EC — 6 (54 %).
- 5.2. Par ailleurs, la réunion a examiné de potentielles solutions aux problèmes identifiés, notamment la création d'une autorité indépendante d'enquête sur les accidents, le recrutement et la rétention d'un personnel suffisant et qualifié, la mise en œuvre du programme et du plan de formation, en particulier la formation au cours de l'emploi ; et proposé la mise en œuvre

de systèmes pour le suivi des activités de supervision de la sécurité, notamment la résolution des cas de non-conformité découlant de ces activités.

5.3. Les conclusions suivantes ont été ainsi formulées :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/15 : Collaboration et mise en œuvre des activités de supervision et de gestion de la sécurité

Il est conclu que, pour favoriser la collaboration et le soutien dans la mise en œuvre des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et de gestion de la sécurité d'un État :

- a) les États mettent à disposition des inspecteurs et des experts pour aider les autres États lors des processus d'approbation de la certification et offrent des possibilités de formation en cours d'emploi ; et
- b) les États, la CAFAC, les RSOO, les RAIO et les partenaires de l'industrie coopèrent et à fournissent davantage de ressources, de formation, de conseils et d'assistance technique aux États.

RASG-AFI/8 Conclusion 8/16 : Outils de gestion et de supervision de la sécurité

Prenant en considération les divers défis auxquels les États sont confrontés pour se conformer aux exigences du système de supervision de la sécurité des États :

- a) la CAFAC, en coordination avec les Bureaux régionaux de l'OACI et les parties prenantes concernées, identifie un outil viable de gestion de l'aviation civile qui puisse être utilisé par l'État pour planifier, surveiller et rendre compte des activités de supervision de la sécurité, afin de faciliter une approche harmonisée de la mise en œuvre des systèmes automatisés de supervision dans la région ;
- b) les États entreprennent une initiative conjointe pour une solution commune d'automatisation afin de réduire les coûts et faire des économies d'échelle pour soutenir les fonctions de supervision de la sécurité des États sur le continent ; et
- c) les États qui ont développé des outils automatisés les mettent à disposition par le biais d'un schéma de coopération pour accélérer l'automatisation des systèmes de supervision de la sécurité à travers le continent.

POINT 6 DE L'ODRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL

- 6.1. La réunion a rappelé que le rapport de la réunion du RASG-AFI devrait être établi suivant un format normalisé, y compris les recommandations sur les mesures et les améliorations requérant l'examen de la Commission de navigation aérienne (ANC) et du Conseil de l'OACI.
- 6.2. Après délibération, la réunion a identifié des points qui pourraient nécessiter un soutien effectif du siège de l'OACI. La réunion a formulé la Conclusion ci-après :

RASG-AFI/8 Conclusion 8/17 : Recommandations sur les actions ou améliorations qui devraient être examinées par l'OACI

Il est conclu que, pour aider la région à renforcer les activités de mise en œuvre, l'OACI :

- a) **accroisse les activités de l'USOAP CMA, y compris les audits, les ICVM, les activités de validation hors site et intégrées (IVA), en tenant compte, entre autres, des progrès de la mise en œuvre des PAC tel que reflétés dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA, afin d'améliorer le suivi continu des performances des États en matière de sécurité et de fournir une assistance, le cas échéant, dans la région RASG-AFI ;**
- b) **améliore la fourniture de données/informations et d'outils de sécurité fiables et à jour, notamment sur les portails Web de l'OACI et les applications iSTARS ;**
- c) **continue d'aider les régions et les États à élaborer leurs Plans régionaux de sécurité aérienne (RASP) et leurs Plans nationaux de sécurité aérienne (NASP), respectivement, au moyen d'ateliers ;**
- d) **assiste dans la mobilisation continue des ressources pour soutenir la mise en œuvre effective du plan AFI durant la période de prolongation (jusqu'à 2030) ; et**
- e) **envisage le renforcement des capacités de la région sur les Questions de Protocole (PQ) de l'évaluation de la mise en œuvre du SSP (SSPIA), et la formation des experts de la région sur la conduite des évaluations.**

**POINT 7 DE L'ODRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU
RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS**

- 7.1. Le Secrétariat a présenté les activités proposées pour le RASG-AFI et ses organes contributeurs en 2023 pour examen et adoption par la réunion RASG-AFI/8. Les activités proposées pour 2023 couvrent celles du RASC, les équipes de soutien à la sécurité (SST) et les réunions du RASG-AFI.
- 7.2. Les principaux domaines d'intérêt sont notamment l'élaboration et la mise en œuvre du Plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASP) ; et l'assistance à fournir aux États par les Bureaux régionaux et d'autres parties prenantes pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans nationaux pour la sécurité de l'aviation (NASP), alignés sur le RASP et le GASP. La réunion a formulé la décision suivante :

RASG-AFI/8 Décision 8/18 : Adoption des programmes de travail du RASG-AFI et de ses organes contributeurs pour 2023

Il est conclu que les programmes de travail et les activités 2023 de RASG-AFI et de ses organes contributeurs sont adoptés tels qu'ils figurent à l'Appendice 4E du présent rapport.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

- 8.1. Aucune question n'a été abordée au titre de ce point de l'ordre du jour.

CINQUIÈME PARTIE :
DEUXIÈME SÉANCE CONJOINTE
APIRG/25 — RASG/AFI-8

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8

4.1 Cette séance a examiné et adopté les Conclusions et les Décisions des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 telles que présentées dans le texte du présent rapport.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES /LIEU ET DATE DES PROCHAINES RÉUNIONS DE L'APIRG ET DU RASG-AFI

5.1 À la fin de la session, la réunion a convenu de participer à une enquête pour évaluer les 3 principales priorités de chaque participant pour 2023. Une enquête en ligne a été distribuée aux participants par le Secrétariat. La réunion a répondu positivement à l'enquête et 30 réponses ont été reçues (environ 35% des participants). Les résultats ont été partagés par le secrétariat via une petite présentation et un quiz interactif Kahoot. Les résultats sont résumés sur la figure ci-dessous.

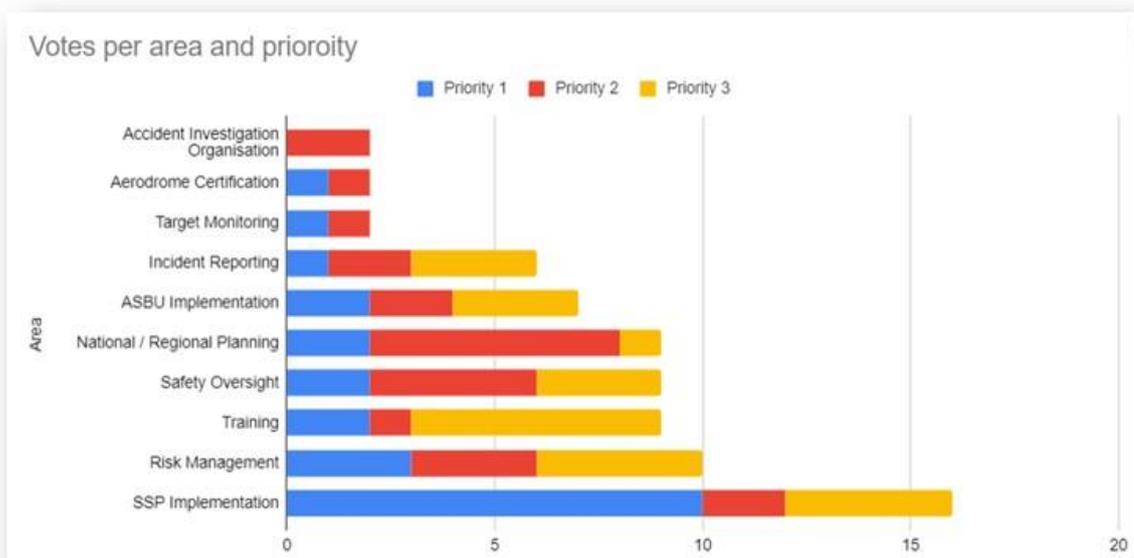


Figure 3 Résultats du sondage sur les priorités

2.1 La plupart des répondants ont indiqué que leur priorité pour 2023 était la mise en œuvre anticipée de leur programme national de sécurité (SSP). La mise en œuvre du SSP a été considérée comme la priorité la plus élevée dans l'ensemble, suivie des sujets liés à la gestion des risques (risques d'exploitation, CFIT, sécurité des pistes, etc.). La planification nationale, telle que la planification générale et la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP), a obtenu le score le plus élevé en deuxième priorité pour les répondants. L'expérience a été jugée très utile pour le public et pourrait être envisagée pour être répétée à l'avenir.

2.2 Il a été convenu que les réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9 se tiendront en novembre 2023 dans la région Afrique occidentale et centrale, et que le Secrétariat fera les consultations nécessaires avec les États et communiquera en temps opportun le nom de l'État qui accueillera les prochaines réunions.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR CÉRÉMONIE DE CLÔTURE

- 6.1 Lors de la séance de clôture, des allocutions ont été prononcées par le Président du RASG-AFI, le Colonel Dokisime Gnama Latta ; le Président de l'APIRG, M. Tobias Gunzel ; l'Ambassadeur Levers Mabaso, Représentant de l'Afrique du Sud au Conseil de l'OACI et Président du Groupe AFI, M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF), et le Colonel Silas Udahemuka, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda. Une motion de remerciement a été adressée au pays hôte par le Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Mali, le Colonel Drissa Kone.
- 6.2 Dans leurs discours de clôture, les Présidents du RASG-AFI et de l'APIRG, le Colonel Dokisime Gnama Latta et M. Tobias Gunzel, ont remercié le Gouvernement et le peuple Rwandais pour avoir gracieusement accueilli l'événement. Ils ont aussi remercié l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda et le Comité d'organisation pour l'organisation parfaite et professionnelle des diverses activités de la réunion. Par ailleurs, ils ont exprimé leur satisfaction pour le professionnalisme dont le Secrétariat, qui comprend le personnel des Bureaux régionaux ESAF et WACAF et du siège de l'OACI, a fait preuve en gérant efficacement les deux réunions.
- 6.3 Dans son discours de clôture, l'Ambassadeur Levers Mabaso a réitéré l'exceptionnelle hospitalité de la République du Rwanda et remercié les organisateurs pour l'efficacité de la conduite de la réunion. Il a souligné que tous les délégués sont des partenaires qui doivent travailler ensemble pour défendre les intérêts de l'Afrique à travers la mise en œuvre. Enfin, il s'est engagé à soutenir les résultats de la réunion en coordination avec les membres du Groupe AFI.
- 6.4 M. Prosper Zo'o Minto'o, quant à lui, a exprimé sa gratitude à l'endroit du Gouvernement et du peuple Rwandais pour avoir accepté et accueilli cet événement. Il a également remercié l'équipe d'organisation pour l'accueil exceptionnel réservé au Secrétariat et aux délégués. Il a remercié le Secrétariat d'avoir coordonné les deux réunions avec un calendrier conjoint pour la première fois. Il a finalement rappelé que la croissance et le développement de l'aviation en Afrique reposent sur les épaules des parties prenantes, et c'est pourquoi la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de cette réunion nécessitent des efforts concertés de tous.
- 6.5 Dans son discours de clôture, le Colonel Silas Udahemuka a remercié les Présidents du RASG-AFI et de l'APIRG, les délégués représentant les États et l'industrie, les Directeurs régionaux, et le Secrétariat, pour leur ardeur au travail et la sagesse dont ils ont fait montre dans la conduite de la réunion. Par ailleurs, il a encouragé les États et toutes les parties prenantes à mettre en œuvre les Décisions et les Conclusions de la réunion. Il a instamment prié les États à améliorer la participation des femmes et des jeunes à ces instances au cours des prochaines années et invité les RSOO de la région à collaborer entre eux. Enfin, il a souhaité un bon retour à tous les participants et délégués et déclaré la réunion officiellement close.

_____FIN_____