

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



GRUPE RÉGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG)

RAPPORT DE LA QUATRIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'ESPACE AÉRIEN ET DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES (AAO-SG/4)

(Réunion virtuelle, 16 - 18 août 2021)

Les opinions exprimées dans le présent rapport doivent être considérées comme celles de l'AAO/SG de l'APIRG et non celles de l'Organisation. Le présent rapport sera toutefois soumis à l'APCC et à l'APIRG et toute mesure officielle prise sera publiée en temps utile sous forme de supplément au rapport.

Approuvé par la réunion et publié sous l'autorité du Secrétaire général

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I – HISTORIQUE DE LA RÉUNION	1
1 LIEU ET DATE.....	1
2 OUVERTURE.....	1
3 PARTICIPATION.....	1
4. BUREAU ET SECRÉTARIAT	2
5. LANGUES ET DOCUMENTATION.....	2
6. ORDRE DU JOUR	2
7. CONCLUSIONS ET DÉCISIONS - DÉFINITION	2
PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS DE L’ORDRE DU JOUR.....	3
POINT 1 : ADOPTION DE L’ORDRE DU JOUR DE LA REUNION AAO-SG/4 ET ELECTION DU PRESIDENT ET DU VICE-PRESIDENT DU SOUS-GROUPE AAO	3
POINT 2 : EXAMEN DES CONCLUSIONS/DECISIONS DE LA TROISIEME REUNION DU SOUS-GROUPE AAO ET DES REUNIONS APIRG/23 ET RASG-AFI/6 APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO.....	3
POINT 3 : PLANIFICATION ET MISE EN OEUVRE	4
POINT 4 DE L’ORDRE DU JOUR : PLAN DE NAVIGATION AERIENNE DE LA RÉGION AFI (DOC 7474).....	14
POINT 5 DE L’ORDRE DU JOUR : BASE DE DONNÉES DES CARENCES DE NAVIGATION AÉRIENNE DE LA REGION AFI (AANDD).....	15
POINT 6 DE L’ORDRE DU JOUR : MANDAT, COMPOSITION ET FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE AAO	15
POINT 7 DE L’ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION DE LA QUATRIEME REUNION DU SOUS-GROUPE DE L’ESPACE AERIEN ET DE L’EXPLOIATION DES AERODROMES (AAO-SG/4).....	15
POINT 8 DE L’ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES	16

LISTE DES PROJETS DE CONCLUSION ET DE DÉCISION DE LA RÉUNION AAO-SG/4

- Projet de décision 4/01 - Élection du Président et/ou du Vice-président
- Projet de décision 4/02 - Mise en œuvre du Plan directeur ATM (AAMP) de la Région AFI
- Projet de conclusion 4/03 - Examen du Plan de mesures d'exception ATM (ATM CP) de la Région AFI
- Projet de décision 4/04 - Examen du Plan de mesures d'exception ATM (ATM CP) de la Région AFI
- Projet de conclusion 4/05 - Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI (AFI FRA)
- Projet de décision 4/06 - Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI (AFI FRA)
- Projet de conclusion 4/07 - Atteinte du niveau de sécurité cible de l'espace aérien RVSM de la Région AFI
- Projet de décision 4/08 - Création d'un site web pour les publications de l'ARMA
- Projet de décision 4/09 - Renforcement des capacités de recherches et sauvetage dans la Région AFI
- Projet de conclusion 4/10 - Mise en œuvre du Plan de gestion des codes SSR de la Région AFI
- Projet de conclusion 4/11 - Enquête sur les compétences ATS (ATSCS)
- Projet de conclusion 4/12 - Optimisation de la structure de routes ATS dans l'espace aérien en route de la Région AFI
- Projet de décision 4/13 - Amélioration de la mise en œuvre de la PBN
- Projet de conclusion 4/14 - Adoption d'une structure formalisée et du manuel du Groupe SAT
- Projet de conclusion 4/15 - Amélioration de la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire
- Projet de conclusion 4/16 - Mise en œuvre et suivi du GRF
- Projet de décision 4/17 - Partage d'informations entre toutes les parties prenantes aéroportuaires, en tant que moteur de la mise en œuvre de l'A-CDM
- Projet de conclusion 4/18 - Reconstruire en mieux les systèmes de navigation aérienne
- Projet de décision 4/19 - Reconstruire en mieux les systèmes de navigation aérienne
- Projet de décision 4/20 - Mise en œuvre de la sixième édition du GANP dans la Région AFI
- Projet de décision 4/21 - Mandat, composition et futur programme de travail du Sous-groupe AAO

Liste des appendices :

- Appendice 1 - Liste des participants
- Appendice 2 - État d'avancement des conclusions et décisions de l'APIRG applicables au Sous-groupe AAO

- Appendice 3 - Projet de plan de mesures d'exception ATM de la région AFI, Version 2
- Appendice 4 - Concept d'opérations de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI
- Appendice 5 - Projet du Plan SAR de la Région AFI
- Appendice 6 - Structure et manuel du Groupe SAT
- Appendice 7 - Projets relatifs à l'exploitation des aérodromes
- Appendice 8 - Mandat du Sous-groupe AAO
- Appendice 9 - Programme de travail du Sous-groupe AAO
- Appendice 10 - Projets de conclusion et de décision

PARTIE I — HISTORIQUE DE LA RÉUNION

1 LIEU ET DATE

1.1 La quatrième réunion du Sous-groupe de l'espace aérien et de l'exploitation des aéroports (AAO-SG/4) s'est tenue virtuellement, du 16 au 18 août 2021.

2 OUVERTURE

2.1 La réunion a été officiellement ouverte par M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau Afrique occidentale et centrale en présence de M. Barry Kashambo, Directeur du Bureau Afrique orientale et australe. Dans son allocution, M. Zo'o Minto'o a remercié les participants, ainsi que leurs administrations respectives pour avoir facilité leur participation en dépit des difficultés actuelles engendrées par la pandémie de COVID-19, qui a eu des effets dévastateurs sur le secteur aéronautique.

2.2 M. Zo'o Minto'o a rappelé que le Sous-groupe de l'espace aérien et de l'exploitation des aéroports (AAO/SG) a été établi avec un mandat spécifique axé sur l'approche de la mise en œuvre des projets liés à la sécurité et à l'efficacité de l'espace aérien, et à l'exploitation des aéroports qui ont un lien avec la navigation basée sur les performances (PBN), la mise en œuvre des ASBU et la conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

2.3 M. Zo'o Minto'o a remercié MM. Simon Zwane et Mbodj Ndoudory Aliou, respectivement Président et Vice-Président sortants du Sous-groupe (dont les mandats ont été prorogés d'un an en août 2020 par la réunion AAO-SG/3), pour le travail accompli et l'appui fourni au Sous-groupe. Il a rappelé à la réunion la nécessité d'élire le bureau du Sous-groupe pour les deux prochaines années. Il a poursuivi en invitant la réunion à examiner les questions clés ci-après lors de ses délibérations :

- a) Élaboration de stratégies pour accélérer la mise en œuvre des modules ASBU et des projets ;
- b) Mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG applicables au Sous-groupe AAO pour le renforcement du système de navigation aérienne ;
- c) Mise à jour des domaines minimaux de compte rendu et du processus de gestion des carences de navigation aérienne ;
- d) Mise à jour et harmonisation du Plan de navigation aérienne de la Région AFI avec le sixième Plan mondial de navigation aérienne.

2.4 M. Zo'o Minto'o s'est réjoui de la coordination entre les bureaux régionaux, les États, les organisations (IATA, ARMA, CANSO, ACI, IFALPA et IFATCA), les exploitants et les fournisseurs de services (ASCENA, ATNS) et a demandé à l'équipe de continuer dans le même esprit.

2.5 Enfin, il a lancé un appel pour une approche harmonisée de la résolution des questions émergentes et souligné la nécessité d'une approche efficace par rapport aux coûts de la mise en œuvre des décisions et conclusions adoptées avec l'appui des experts des États et des organisations internationales.

3 PARTICIPATION

3.1 Cent quatre-vingt-dix-neuf (199) participants de trente-six (36) États ESAF et WACAF, et quatre organisations internationales, à savoir l'IATA, la CANSO, l'ASECNA et ATNS ont assisté à la réunion.

3.2 La liste des participants est jointe en **Appendice 1** au présent rapport.

4. BUREAU ET SECRÉTARIAT

4.1 La réunion a été présidée par M. Billy Diabasenga Kusuamina, Chef de la Division de la navigation aérienne à la Régie des voies aériennes de la République démocratique du Congo, assisté de M. Nathan Kaluba, Inspecteur principal d'aérodromes à la Zambia Civil Aviation Authority (Zambie), Vice-président du Sous-groupe AAO. M. Elisha Omuya, Expert régional AGA du Bureau ESAF, a été Secrétaire de la réunion, assisté de M. Albert Taylor, Expert régional ATM/SAR du Bureau WACAF et de Mme Keziah Ogutu, experte régionale ATM/SAF du Bureau ESAF.

5. LANGUES ET DOCUMENTATION

5.1 Les délibérations se sont déroulées en anglais et en français et la documentation de la réunion a également été présentée dans les deux langues, dans la mesure du possible. Les services de traduction et d'interprétation simultanée ont aussi été fournis.

6. ORDRE DU JOUR

6.1 L'ordre du jour ci-après a été adopté :

- | | |
|----------------------------|--|
| Point 1 de l'ordre du jour | Adoption de l'ordre du jour et élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe AAO |
| Point 2 de l'ordre du jour | Examen des conclusions/décisions d'APIRG applicables au Sous-groupe AAO |
| Point 3 de l'ordre du jour | Planification et mise en œuvre (projets et modules ASBU)
3.1 Espace aérien (sécurité, capacité et efficacité)
3.2 Aérodromes Operations (sécurité, capacité et efficacité)
3.3 Autres initiatives dans le domaine de la navigation aérienne |
| Point 4 de l'ordre du jour | Plan de navigation aérienne de la Région AFI (Doc 7474) |
| Point 5 de l'ordre du jour | Base de données des carences de navigation aérienne de la Région AFI |
| Point 6 de l'ordre du jour | Mandat, composition et futur programme des travaux du Sous-groupe AAO |
| Point 7 de l'ordre du jour | Examen du projet de conclusions et décisions de la réunion AAO-SG/3 |
| Point 7 de l'ordre du jour | Questions diverses |

7. CONCLUSIONS ET DÉCISIONS — DÉFINITION

7.1 Tous les sous-groupes et les équipes de projet de l'APIRG consignent leurs initiatives sous forme de **conclusions et de décisions** dont les définitions sont les suivantes :

- a) Les **conclusions** portent sur des questions qui, conformément au mandat du groupe, méritent directement l'attention des États pour lesquelles l'OACI une suite complémentaire est requise, sur initiative du Secrétaire conformément aux procédures établies en la matière.
- b) Les **décisions** concernent les modalités de travail internes au Groupe et à ses sous-groupes.

PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION AAO-SG/4 ET ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT DU SOUS-GROUPE AAO

1.1 La réunion a examiné la proposition d'ordre du jour de la quatrième réunion du Sous-groupe de l'espace aérien et de l'exploitation des aéroports (AAO-SG/4) dont copie a été communiquée aux États et aux organisations internationales comme pièce jointe à la lettre d'invitation. L'ordre du jour provisoire a été adopté sans changement comme l'indique le *paragraphe 6 de l'Historique de la réunion*.

1.2 La réunion a rappelé que la réunion AAO-SG/3 qui s'est tenue virtuellement du 3 au 5 août 2020, a prorogé d'un an les mandats de M. Simon Zwane (Afrique du Sud), Président, et de M. Mbodj Ndoudory Aliou (Mauritanie), Vice-président, du Sous-groupe AAO à cause de la situation de crise née de la COVID-19.

1.3 En conséquence, la réunion a élu M. Billy Diabasenga Kusuamina, Chef de la Division de la navigation aérienne de la Régie des voies aériennes de la République démocratique du Congo, et M. Nathan Kaluba (Zambie), Inspecteur principal des aéroports de la Zambia Civil Aviation Authority, Président et Vice-Président du Sous-groupe AAO, respectivement.

1.4 MM. Billy Diabasenga et Nathan Kaluba ont exprimé leur reconnaissance pour la confiance placée en eux et se sont engagés à assumer pleinement leurs responsabilités afin d'assurer que les délibérations du Sous-groupe sont conduites et gérées efficacement, pour obtenir les résultats souhaités. Le représentant de l'AAC de la RDC a remercié la réunion au nom de son État pour avoir élu ces deux responsables. Il a été demandé à la réunion d'encourager les femmes à occuper des postes de responsabilité à l'avenir. Par conséquent, la réunion est convenue du projet de décision ci-après :

Projet de décision 4/01 : Élection du Président du Vice-président

Il est conclu que :

Pour orienter les délibérations du Sous-groupe, M. Billy Diabasenga (République démocratique du Congo) et M. Nathan Kaluba (Zambie) sont élus Président et Vice-président du Sous-groupe, respectivement.

POINT 2 : EXAMEN DES CONCLUSIONS/DÉCISIONS DE LA TROISIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE AAO ET DES RÉUNIONS APIRG/23 ET RASG-AFI/6 APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO

2.1 La réunion a examiné la liste des conclusions et décisions de l'APIRG et du RASG-AFI applicables au Sous-groupe AAO. La vingt-troisième réunion du Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/23) tenue virtuellement et conjointement avec la sixième réunion du Groupe de sécurité de l'aviation (RASG-AFI/6), du 23 novembre au 2 décembre 2020 a adopté vingt-cinq (25) conclusions et cinq (5) décisions applicables au Sous-groupe AAO.

2.2 La réunion a noté que le petit groupe de travail (SWG) créé par la troisième réunion du Sous-groupe AAO, dirigé par le Nigéria et chargé du suivi et de la mise à jour sur la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG et du RASG-AFI applicables au Sous-groupe AAO n'a pas été en

mesure d'accomplir sa mission. Le SWG a rencontré des difficultés logistiques principalement dues au fait que la plupart de ses membres sont déjà impliqués dans d'autres projets de l'APIRG.

2.3 Dans le but d'assurer le compte rendu continu sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, le sous-groupe proposera un mécanisme de compte rendu sur la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG pour l'harmonisation à travers les coordonnateurs désignés.

2.4 La mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG est jointe en **Appendice 2** au présent rapport.

POINT 3 : PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE

Espace aérien (Sécurité, Capacité et Efficacité)

Plan directeur de l'ATM

3.1 La réunion a été informée sur les progrès accomplis par l'équipe de gestion du projet du Plan directeur de l'ATM (AAMP PMT) dans l'élaboration du document de la Vision 2045 de l'ATM, le futur concept des opérations AFI (AFI CONOPS) et le Plan directeur de l'ATM (AAMP) de la Région AFI. L'élaboration des trois documents est environ à 50 % de taux de réalisation. Toutefois, la réunion a noté que leur contenu doit être encore revu et affiné substantiellement afin d'assurer qu'ils sont matures et axés sur la Région AFI. L'équipe de gestion du projet a souligné que la participation des États membres aux activités du projet a été très faible depuis sa conception, avec pour conséquence le non-franchissement de la plupart des étapes du projet conformément au programme des travaux de l'équipe du projet du Plan directeur de l'ATM AFI. Par conséquent, la réunion a noté que pour parachever l'élaboration du document de la vision (CONOPS et Plan directeur), les États et/ou les organisations doivent confirmer la disponibilité des membres précédemment désignés de l'équipe du projet ou désigner de nouveaux membres compétents.

3.2 Dans le but d'appuyer le suivi des activités du projet et la participation aux tâches en suspens, une équipe de direction composée de six membres de l'équipe du projet du Plan directeur de l'ATM a été créée. L'équipe de direction a pour mission principale de coordonner et faciliter les activités du projet et de veiller à ce que l'initiative évolue sans cesse vers la maturité. La réunion a par conséquent formulé la conclusion suivante :

Projet de conclusion 4/02 : Mise en œuvre du Plan directeur de l'ATM de la Région AFI (AAMP)

Il est conclu que :

Pour permettre la finalisation du Plan directeur ATM (AAMP), le document de vision et le concept d'opérations (CONOPS) ATM de la Région AFI :

- a) les États/organisation doivent confirmer au plus tard le 31 décembre 2021, la disponibilité des membres précédemment désignés de l'équipe du projet de Plan directeur ATM (AAMP) de la Région AFI pour poursuivre la mise en œuvre du projet, ou désignée de nouveaux membres compétents et veiller à leur participation effective aux activités de l'équipe ;*
- b) Le Secrétariat, en coordination avec les équipes de projet doit présenter la première ébauche du Plan directeur ATM AFI à la réunion APIRG/24 pour approbation.*

Examen du Plan des mesures d'exception ATM de la Région AFI (AFI ATM CP)

3.3 La réunion a examiné les progrès accomplis sur la révision en cours du Plan des mesures d'exception ATM de la Région AFI et fait le point sur la mise en œuvre. Elle a noté que dans le but de modifier ce plan, un atelier virtuel portant sur sa révision et la coordination de la mise en œuvre a été organisé du 2 au 4 juin 2021.

3.4 La réunion a examiné les modifications proposées du Plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI et prié instamment les États d'examiner et d'harmoniser leurs plans nationaux de mesures d'exception ATM avec le plan de mesures d'exception ATM révisé de la Région AFI, une fois qu'il sera adopté.

3.5 La réunion a rappelé aux États l'obligation qui leur incombe de publier les plans nationaux de mesures d'exception dans les AIP nationales et sur les sites web pertinents et de créer ensuite un hyperlien avec la page web des plans de mesures d'exception du bureau régional de l'OACI accrédité. Enfin, la réunion a été informée que l'équipe de révision du plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI a achevé l'élaboration de la version 2 du projet de plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI jointe en **Appendice 3** au présent rapport. Par conséquent, la réunion a formulé la conclusion et la décision ci-après :

Projet de conclusion 4/03 : Révision du plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI (AFI ATM CP)

Il est conclu que :

Dans le but d'assurer la disponibilité des informations sur les plans de mesures d'exception de la Région AFI :

- a) Les États qui ne l'ont pas encore fait, sont instamment priés de réviser et de publier leurs plans nationaux de mesures d'exception, et de communiquer des exemplaires signés aux bureaux régionaux de l'OACI au plus tard le 31 décembre 2021 ;*
- b) Les États doivent élaborer leurs plans nationaux de mesures d'exception et créent des hyperliens entre ces plans et la page web des plans de mesures d'exception de la Région AFI, au plus tard le 31 décembre 2021.*

Projet de décision 4/04 : Révision du plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI (AFI ATM CP)

Il est décidé que :

Dans le but de garantir la disponibilité des informations relatives aux plans de mesures d'exception de la Région AFI, la deuxième version du Plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI qui figure en Appendice 3 au présent rapport est approuvée.

Espace aérien avec libre choix de routes de la Région AFI (AFI FRA)

3.6 La réunion a été informée des travaux effectués par l'équipe de gestion du projet de l'espace aérien avec libre choix de routes de la Région AFI (AFI FRA PMT). Elle a noté que malgré l'impact négatif de la COVID-19 sur l'industrie aéronautique, certains États ont pu mettre en œuvre les itinéraires directs planifiables afin de soutenir la reprise des opérations. La réunion a également noté que la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI sera un processus par étapes qui débutera par la publication d'itinéraires directs planifiables, et ces publications devront être régulièrement mises à jour par les ANSP. Pour une mise en œuvre harmonisée dans l'ensemble de la Région AFI, les États AFI ont été invités instamment à intégrer le concept d'espace aérien avec libre choix de routes joint

en **Appendice 4** dans l'organisation de leurs espaces aériens et dans leurs plans directeurs de gestion du trafic aérien.

3.7 La réunion a été informée de la liste de vérification d'une analyse des écarts élaborée dans le but de fournir une vue d'ensemble des difficultés qui pourraient se manifester dans la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes. Vous pouvez recourir à l'enquête (Monkey Survey) en cliquant sur le lien suivant :

https://www.surveymonkey.com/r/Preview/?sm=3CzP166ETNuFuWD9Otd2CNEEJJJtf9yXt_2FWdFyCzfsWZO7XUx_2B_2BWJ6iyGBKffJKJ

3.8 Par conséquent, la réunion a formulé les projets de conclusion et de décision ci-après :

Projet de conclusion 4/05 : Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI (AFI FRA)

Il est conclu que :

Dans le but de promouvoir une mise en œuvre harmonisée de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI dans les délais prescrits, les États qui ne l'ont pas encore fait, doivent remplir la liste de vérification de l'analyse des écarts de l'espace aérien avec libre choix de routes de la Région AFI et de la communiquer de toute urgence aux bureaux régionaux de l'OACI, en utilisant l'outil d'enquête à travers le lien ci-après :

https://www.surveymonkey.com/r/Preview/?sm=3CzP166ETNuFuWD9Otd2CNEEJJJtf9yXt_2FWdFyCzfsWZO7XUx_2B_2BWJ6iyGBKffJKJ

Projet de décision 4/06 : Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI (AFI FRA)

Il est décidé que :

Dans le but de promouvoir une mise en œuvre harmonisée de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI dans les délais prescrits, la réunion a approuvé le projet de CONOPS de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la Région AFI joint en Appendice 4.

ARMA, espace aérien RVSM et sécurité opérationnelle

3.9 La réunion a reçu le rapport complet sur la sécurité du RVSM dans l'espace aérien de la Région Afrique — Océan indien qui contient les résultats de la quatorzième évaluation du risque de collision (CRA 14) réalisée en 2019, le poids de la régulation pour la Région AFI, l'état d'avancement de la mise en œuvre des procédures de décalage latéral (SLOP), et l'identification des aéronefs non approuvés RVSM exploités hors de la Région AFI.

3.10 La réunion a approuvé la demande de l'ARMA visant à créer un lien sur le site web de l'OACI pour la publication d'informations essentielles, y compris celles relatives au RVSM et à la PBCS.

3.11 La réunion a noté que même si les exploitants qui utilisent ou entendent utiliser l'espace aérien où le RVSM est appliqué ont l'obligation de participer au programme de suivi de l'espace aérien RVSM, tous ne le font pas en réalité. Par conséquent, la réunion a prié instamment les États de veiller à ce que leurs compagnies aériennes nationales participent activement à ce programme.

3.12 La réunion a exprimé ses préoccupations quant nombre élevé d'incidents de large écart de hauteur (LHD) dus à un manque de coordination entre les unités ATS dans la Corne de l'Afrique et lancé un appel à prendre des mesures urgentes pour résoudre ce problème.

3.13 La réunion a pris acte de l'amélioration des comptes rendus par les États pendant l'année écoulée, ce qui a permis de réduire au plus bas la valeur de la CRA au cours des neuf dernières années comme le montre le tableau ci-dessous :

COLLISION RISK ASSESSMENT 14 : AFRICA INDIAN OCEAN REGION

CRA	N_{az}^{total}	TOTAL VERTICAL TLS EXCEEDED BY A FACTOR OF
CRA 14 2019	10.9×10^{-9}	3.3
CRA 13 2018	75.4×10^{-9}	15.0
CRA 12 2017	58.6×10^{-9}	11.7
CRA 11 2016	36.4×10^{-9}	7.3
CRA 10 2015	141.2×10^{-9}	28.2
CRA 9 2014	63.7×10^{-9}	12.7
CRA 8 2013	31.4×10^{-9}	6.3
CRA 7 2012	8.0×10^{-9}	1.6
CRA 6 2011	23.2×10^{-9}	4.7
CRA 5 2010	33.0×10^{-9}	6.6
POSC CRA (2008-2009)	31.2×10^{-9}	6.2

AFI Airspace – estimated annual flying hours = 552 755.72 hours (note: estimated hours based on Dec 2019 traffic sample data)			
Source of Risk	Risk Estimation	TLS	Remarks
CRA 13 Total Risk(Previous)	75.4×10^{-9}	5.0×10^{-9}	Above TLS
Technical Risk	7.47×10^{-10}	2.5×10^{-9}	Below Technical TLS
Operational Risk	10.1×10^{-9}	-	-
CRA 14 Total Risk	10.9×10^{-9}	5.0×10^{-9}	Above TLS

3.14 Pour soutenir la réduction continue de la valeur de la CRA, l'ARMA a demandé instamment aux États qui ne l'ont pas encore fait de mettre en œuvre la SLOP, d'ici le 30 juin 2022. Par conséquent, la réunion a formulé les projets de conclusion et de décision ci-après :

Projet de conclusion 4/07 : Atteinte du niveau de sécurité cible dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI.

Il est conclu que :

Pour atteindre le niveau de sécurité cible dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI ,

- a) *Les États qui ne l'ont pas encore fait veillent à ce que les exploitants définissent des exigences de tenue d'altitude à long terme conformément aux normes de l'Annexe 6, au plus tard le 31 décembre 2021, les respectent et en fournissent la preuve à l'ARMA ;*
- b) *L'OACI implique les États de la Corne de l'Afrique dans la résolution du nombre élevé de larges écarts de hauteur (LHD).*

Projet de décision 4/08 : Création d'un site web pour les publications de l'ARMA

Il est décidé que :

Afin d'améliorer l'accès aux informations de l'ARMA, l'OACI crée un lien vers le site web de l'ARMA pour permettre aux parties prenantes d'avoir facilement accès aux informations sur le RVSM et la PBCS.

Communication et surveillance basées sur la performance dans la Région AFI

3.15 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la communication et de la surveillance basées sur la performance dans la Région AFI (AFI PBCS) et la Décision 23/06 de la réunion APIRG/23 sur la création d'une équipe de la PBCS et la mise en œuvre de la PBCS dans la Région AFI a été rappelée.

3.16 La réunion a noté que les États ne disposent pas des capacités nécessaires à la mise en œuvre de la PBCS. Elle a souligné la nécessité de désigner des spécialistes expérimentés comme membres de l'équipe de mise en œuvre.

Mise en œuvre des recherches et sauvetage (SAR) dans la Région AFI et élaboration d'un plan SAR

3.17 La réunion a été informée de l'état de mise en œuvre du système de recherches et sauvetage (SAR) dans la Région AFI et de la mise en œuvre de plans d'action élaborés lors des ateliers SAR interrégionaux organisés à Shalala (Oman) en 2019, et virtuellement, du 8 au 9 octobre, et le 12 novembre 2020. La réunion a pris note du faible niveau de participation des États AFI au système de localisation par satellite en cas de détresse. Par conséquent, les États sont priés instamment de participer à l'atelier de sensibilisation envisagé qui sera organisé par le groupe de travail conjoint (JWG). La réunion a également été informée de la mise en place d'une équipe de projet chargée d'élaborer le plan SAR de la Région AFI et qui a achevé la première ébauche du plan. La réunion a par conséquent, formulé le projet de décision ci-après :

Projet de décision 4/09 : Amélioration des services de recherches et sauvetage dans la Région AFI :

Il est décidé que :

Dans le but d'améliorer et d'harmoniser la mise en œuvre des services de recherches et sauvetage dans la Région AFI :

- a) Le Plan SAR de la Région AFI joint en Appendice 5 au présent rapport est approuvé ;*
- b) Les États sont priés instamment d'harmoniser leurs plans SAR nationaux avec le Plan SAR régional, une fois que celui-ci sera mis en œuvre.*

ASCAAR

3.18 La réunion a été informée que le projet ASCAAR a atteint l'étape des essais et qu'il est prêt à la mise en œuvre. Les essais dont le lancement est prévu le 7 octobre 2021, s'étaleront sur soixante (60) jours et seront suivis de la mise en œuvre à compter du 2 décembre 2021 si des obstacles ne se présentent pas. Les États AFI ont été instamment priés de participer activement aux essais et de collecter des données sur d'éventuels écueils rencontrés pendant cette période. Les coordonnateurs des États ont été encouragés à collaborer avec les coordonnateurs de leurs régions respectives pour assurer une mise en œuvre effective. En conséquence, la réunion a formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/10 : Mise en œuvre du Plan de gestion des codes SSR dans la Région AFI

Il est conclu que :

Pour assurer une mise en œuvre harmonieuse du plan de gestion adopté pour les codes SSR de la Région AFI, les États promeuvent la sensibilisation de toutes les parties prenantes du plan de gestion des codes SSR de la Région AFI dans la perspective de la date de mise en œuvre fixée au 2 décembre 2021.

Enquête sur les compétences ATS

3.19 La réunion a été informée de l'état d'avancement de l'enquête sur les compétences ATS (ATCS) et a noté que les compétences ATS méritent encore une attention particulière. Le rapport indique que pour les besoins de cette enquête, un outil a été mis au point pour la collecte de données auprès des parties prenantes qui incluent les fournisseurs de services de navigation aérienne, les pilotes et les organisations professionnelles de contrôleurs aériens. Le niveau de réponse à l'enquête a été faible avec seulement quatre réponses reçues, et une réponse reçue des organismes de formation agréés (ATO). La réunion a été informée que l'équipe de projet a décidé de modifier l'outil d'enquête en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie et de communiquer le nouvel outil aux groupes cibles. Par conséquent, la réunion a formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/11 : Enquête sur les compétences ATS (ATSCS)

Il est conclu que :

Afin de permettre l'achèvement de l'enquête sur les compétences ATS (ATSCS), les États sont encouragés) à coordonner la réponse de leurs ANSP au questionnaire d'enquête qui a déjà été diffusé.

Mise en œuvre de la PBN

3.20 La navigation basée sur les performances (PBN) est l'une des plus grandes priorités de la navigation aérienne. La mise en œuvre commence par l'élaboration par chaque État d'un plan national de mise en œuvre de la PBN (NPIP) avant l'élaboration des procédures de vol, notamment les opérations en montée continue (CCO) et les opérations en descente continue (CDO). La PBN est aussi l'un des moteurs de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). La réunion a toutefois relevé aussi la lenteur de la mise en œuvre dans la région en raison du manque d'une approche harmonisée dû au dépassement des délais régionaux de mise en œuvre. La réunion a par conséquent encouragé les États à saisir l'occasion qu'offre le faible niveau actuel du trafic pour mettre en œuvre les procédures CCO/CDO.

3.21 La réunion a rappelé le rôle du Programme africain des procédures de vol (AFPP) dans la mise en œuvre de la PBN. La réunion a pris acte des difficultés financières rencontrées par l'AFPP à cause du non-versement des contributions. En conséquence, la réunion a prié instamment les États de mettre en œuvre des mécanismes efficaces garantissant le versement de leurs contributions à l'AFPP.

3.22 La réunion a aussi relevé que les délais fixés par l'APIRG pour la mise en œuvre des applications RNAV/5, RNP/4 et RNP/2 dans la partie en route de l'espace aérien ont expiré. L'accent a été mis sur la nécessité de réviser les délais et de créer un forum pour le processus afin de garantir une approche harmonisée de la mise en œuvre. La réunion a par conséquent formulé les projets de conclusion et de décision ci-après :

Projet de conclusion 4/12 : Optimisation de la structure de routes ATS dans l'espace aérien en route dans la Région AFI

Il est conclu que :

Pour optimiser la structure des routes ATS dans l'espace aérien en route de la Région AFI et promouvoir la mise en œuvre harmonisée des applications RNAV/5, RNP.4 et RNP/2 :

- a) Au plus tard le 31 mars 2022, les États/ANSP, l'IATA et l'AFRAA collaborent et mènent une enquête sur l'équipement des aéronefs dans la Région AFI afin de faciliter les décisions de planification ;*
- b) En coordination avec l'OACI, l'IATA, l'AFRAA et l'AFPP, les États identifient les routes long-courrier entre les paires de villes dans l'espace aérien supérieur et en transition en direction/en provenance pour la mise en œuvre des applications RNAV/5, RNP/2 et RNP/4, au plus tard le 31 octobre 2022 ;*
- c) Les bureaux régionaux de l'OACI et l'AFPP organisent un atelier d'ici fin juin 2022 sur la conception des espaces aériens RNAV/5, RNP/2 et RNP/4 et aident les États à renforcer les capacités d'approbation réglementaire nécessaires pour la RNP et la mise en œuvre des activités, pour une mise en œuvre sécurisée et en temps opportun de la RNP dans la Région AFI.*

Projet de décision 4/13 : Mise en œuvre améliorée de la PBN

Il est conclu que :

Dans le but d'améliorer la mise en œuvre continue de la PBN et de promouvoir une approche harmonisée de la mise en œuvre,

- a) L'AFPP et les bureaux régionaux de l'OACI réalisent une enquête sur la mise en œuvre des procédures CCO/CDO.*
- b) Les États qui ne l'ont pas encore fait confirment leur état d'avancement de la mise en œuvre des procédures CCO/CDO en fournissant aux bureaux régionaux compétents des exemplaires des procédures publiées.*

Formalisation de la structure et du manuel du Groupe SAT

3.23 La réunion a pris note du mandat révisé du Comité directeur (SSG) du Groupe Atlantique Sud (SAT) de gestion de la mise en œuvre (IMG) et du Groupe SAT de supervision (SOG). La réunion a été informée que le Groupe SAT accepte le principe de la tenue d'une réunion formelle du Groupe SAT au plus tard le 31 octobre 2021. La réunion a prié instamment les États AFI membres du Groupe SAT de prendre part à la réunion SAT/25 et de contribuer à la prise de décisions cruciales relatives à l'élection et aux projets prioritaires du Group. La réunion a par conséquent formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/14 : Adoption d'une structure formalisée et d'un manuel du Groupe SAT

Il est conclu que :

Dans le but d'établir et de mettre en œuvre une structure formalisée pour l'amélioration des services ATS dans l'ensemble de l'Atlantique Sud :

- a) La structure du Groupe SAT et son manuel joints en Appendice 6 au présent rapport sont approuvés en tant que cadre de gouvernance du Groupe ;*
- b) Les États membres du Groupe SAT sont instamment priés de désigner des experts qualifiés pour être présidents et vice-présidents du SSG, de l'IMG et du SOG, en adressant des lettres de désignation accompagnées des curriculum vitae (CV) des candidats à ces postes.*

Coopération et coordination civilo-militaire

3.24 La réunion a pris acte de la coopération entre les organisations civiles et militaires en tant que partie intégrante de la promotion du développement de l'aviation civile ; cette coopération est l'un des moteurs des cinq objectifs stratégiques de l'OACI.

3.25 La réunion a rappelé la Conclusion 23/08 de la réunion APIRG/23 qui demandait à l'OACI d'organiser un atelier de sensibilisation sur la coopération civilo-militaire au plus tard en fin avril 2021. La réunion a été informée des résultats de cet atelier qui s'est tenu du 27 au 20 avril 2021, et pris acte de l'importance pour les États AFI de fournir le retour d'information sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, au plus tard le 26 août 2021.

3.26 Soulignant l'importance de la coopération au niveau étatique le plus élevé, la réunion a encouragé les États AFI à envisager, de toute urgence, la création d'un Comité national de haut niveau pour la coopération civilo-militaire et de comités de coopération civilo-militaire .

3.27 La réunion a en outre été informée des avantages de la mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) et noté la nécessité d'accélérer l'élaboration de procédures de coordination entre les unités ATS et les militaires afin de promouvoir le renforcement des capacités et de l'efficacité.

3.28 La réunion a pris note de la vaste zone couverte par les espaces aériens à usage spécial (SUA) dans la région AFI et de l'utilisation des SUA existants, y compris les zones interdites, des zones réglementées et des zones dangereuses.

3.29 La réunion a par conséquent demandé instamment aux États d'appuyer la mise en œuvre de la FUA en envisageant la révision des structures des espaces aériens nationaux afin de publier le niveau de leur utilisation réelle et de réduire les limites verticales, les dimensions et le nombre des SUA. Par conséquent, la réunion a formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/15 : Mise en oeuvre renforcée de la coopération civilo-militaire

Il est conclu que :

Dans le but de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des dispositions du Manuel de coopération civilo-militaire dans le domaine de l'ATM (Doc 10088) dans la Région AFI :

- a) Les États doivent organiser des séminaires nationaux de sensibilisation, des ateliers, la planification conjointe et la fourniture de services en matière de coopération civilo-militaire, le cas échéant ;*
- b) Les États doivent demander aux bureaux régionaux de l'OACI d'apporter leur concours, le cas échéant, à des activités et programmes spécifiques de coopération civilo-militaire ;*
- c) Les États doivent réviser les espaces aériens spéciaux (SUA) existants afin de faciliter la mise en œuvre de la FUA ;*
- d) Les États doivent coopérer avec les autorités militaires concernées afin d'améliorer la disponibilité de la FUA, sur la base des données relatives à la mise en œuvre des itinéraires planifiables directs.*

Coordination de l'ATM

3.30 La réunion a été informée des résultats de la réunion de coordination de la gestion du trafic aérien (ATM) tenue virtuellement du 28 juin au 2 juillet 2021. Elle a noté les nombreuses activités en

suspens initiées par les précédentes réunions de coordination et prié instamment les États d'accélérer la mise en œuvre.

3.31 La réunion a pris acte du rapport établi par Maurice sur la mise à niveau en cours de son espace aérien dans le cadre de la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes dans la région d'information de vol (FIR) Mauritius.

3.32 La réunion a aussi noté qu'il subsiste un niveau élevé de déficit de coordination qui entraîne de larges écarts de hauteur (LHD) dans l'intersection entre les régions AFI et MID (Corne de l'Afrique) et prié instamment les États concernés de réfléchir à l'importance de leur participation aux forums de coordination comme moyen d'éliminer les conditions dangereuses.

Mise en œuvre des recommandations du Groupe d'action tactique (TAG)

3.33 La réunion a noté avec inquiétude le faible niveau de mise en œuvre des recommandations des réunions TAG/11 et TAG/12 tenues respectivement en 2019 et en 2020 et demandé instamment aux États concernés de réfléchir à l'accélération de la mise en œuvre. La réunion a adopté la proposition de plan d'action qui figure dans la note de travail sur le TAG.

Exploitation des aéroports (Sécurité, Capacité et Efficacité)

État d'avancement de la mise en œuvre des projets liés à l'exploitation des aéroports et aux modules ASBU

3.34 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets relatifs à l'exploitation des aéroports et aux modules ASBU (**Appendice 7**). La réunion a pris acte des progrès accomplis par l'équipe du projet lié à l'exploitation des aéroports en élaborant les documents du projet. Il a été observé que certains documents de projets ont été élaborés et devaient passer par toutes les étapes de formalisation avant leur soumission à l'APCC, pour examen.

3.35 La réunion a encouragé les États et les membres d'équipes de projet à envisager la tenue régulière de réunions comme nouvelle méthode normale de travail pour l'achèvement des projets. La réunion a prié instamment les équipes de projet d'envisager la tenue de réunions régulières. S'agissant de la lenteur de la mise en œuvre de l'A-CDM, la réunion a sollicité l'intervention des bureaux régionaux au moyen d'ateliers et d'activités connexes.

Suivi de la mise en œuvre du GRF

3.36 La date d'application du Format de compte rendu mondial (GRF) a été rappelée. Afin de sensibiliser et soutenir les actions des États relatives à la mise en œuvre du GRF, des séminaires, des webinaires et des ateliers seront organisés aux niveaux mondial et régional. La réunion a été informée des essais envisagés du GRF au niveau des États et des régions.

3.37 La réunion a été informée de l'outil de suivi de la mise en œuvre du GRF et de la carte élaborée sur la base du Plan d'action de mise en œuvre du GRF et de l'état d'avancement réel fourni par les États aux bureaux régionaux de l'OACI. Par conséquent, la réunion est convenue du projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/16 : Mise en œuvre et suivi de la mise en œuvre du GRF

Il est conclu que :

Pour assurer une mise en œuvre effective du GRF, les États doivent sans cesse fournir des mises à jour aux bureaux régionaux de l'OACI sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du GRF, y compris les difficultés rencontrées.

Mise en œuvre de l'A-CDM

3.38 La réunion a pris acte de l'importance du partage en temps réel d'informations opérationnelles entre les parties prenantes aéroportuaires pour la prise de décision en collaboration (CDM). La mise en œuvre de l'A-CDM dans un aéroport réduit les coûts d'exploitation des compagnies aériennes liés à la consommation de carburant et aux retards. Cette réduction peut être faite à travers la mise en place d'une plateforme de partage d'informations/CDM et/ou la révision des procédures de coordination entre les parties prenantes aéroportuaires, afin de sortir du cloisonnement. La formation et la sensibilisation jouent aussi un rôle crucial dans la mise en œuvre de l'A-CDM.

3.39 La réunion a rappelé les délibérations de la réunion APIRG/23 sur l'initiative de la CANSO relative à gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et à l'A-CDM. Elle a pris note de l'importance de Feuille de route ATFM de Mombasa pour la Région AFI qui est l'un des piliers de la réalisation du concept d'opérations sans discontinuité et la mise en œuvre de l'A-CDM. Par conséquent, la réunion a formulé le projet de décision ci-après :

Projet de décision 4/17 : Mise en œuvre de l'A-CDM

Il est décidé que :

Afin de promouvoir la mise en œuvre de l'A-CDM, les bureaux régionaux de l'OACI organisent un (des) atelier(s) sur l'A-CDM au plus tard le 31 mars 2022 et encouragent les États à y participer.

Discussions de groupe – Les 3 piliers - Reconstruire en mieux

3.40 La réunion AAO-SG/4 a introduit les discussions de groupe en tant que nouveauté et fourni une plateforme pour recueillir directement les contributions cruciales des directeurs généraux et des cadres supérieurs de l'industrie et des fournisseurs de services pour la planification et la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI. Le Sous-groupe a souligné l'interdépendance entre les principales parties prenantes des systèmes de navigation aérienne et la durabilité économique et opérationnelle de l'industrie aéronautique.

3.41 Le Sous-groupe a souligné le fait que les trois piliers (compagnies aériennes, aéroports et services de navigation aérienne) ont les plus gros besoins en ressources parce qu'ils sont responsables de la planification et de la mise en œuvre des infrastructures du système de navigation aérienne, des investissements, des opérations, ainsi que des ressources humaines et financières. Les discussions de groupe avaient donc pour but de connaître les écueils rencontrés par ces acteurs dans la mise en œuvre des plans visant à reconstruire en mieux pendant la période post-COVID. L'objectif de ces discussions de groupe était de fournir au Sous-groupe AAO des indicateurs sur les besoins des trois piliers en ce qui concerne les exigences de la planification et de la mise en œuvre futures afin d'assurer l'harmonisation, la non-discontinuité et l'interopérabilité au niveau régional.

3.42 Le groupe était composé des utilisateurs de l'espace aérien (Kenya Airways, Delta Airlines), de Zambia Airports Co. Ltd, de l'ASECNA, Air Traffic and Navigation Services (ATNS) d'Afrique du Sud, de Ghana Airports Company Ltd., et les débats étaient dirigés par le Directeur général de l'Autorité

de l'aviation civile du Rwanda et le Directeur du Bureau régional WACAF de l'OACI. À la suite des discussions de groupe, la réunion s'est accordée sur le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 4/18 : Reconstruire en mieux les systèmes de navigation aérienne

Il est conclu que :

Afin de reconstruire en mieux les systèmes de navigation aérienne, l'OACI organise des séminaires sur les innovations, les technologies émergentes et les modèles économiques et tire parti des avantages de l'intelligence artificielle, des mégadonnées et de la numérisation, etc., pour moderniser la fourniture des systèmes et des services de navigation aérienne dans la région et soutenir la Déclaration de Yamoussoukro et les objectifs du MUTAA et de la ZLECA.

Projet de décision 4/19 : Reconstruire en mieux les systèmes de navigation aérienne

Il est décidé que :

Pour mieux reconstruire les systèmes de navigation aérienne, le Sous-groupe AAO doit envisager le réexamen de la méthodologie de l'étude de l'impact du télétravail sur la fourniture des services de navigation aérienne dans la région ; déterminer la sécurité et l'efficacité des opérations ainsi que les avantages, les difficultés et les conséquences sociales et économiques des nouvelles modalités de travail.

3.43 La réunion a reconnu l'importance des discussions de groupe et elle est convenue d'organiser des échanges similaires lors des prochaines réunions.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE DE LA RÉGION AFI (DOC 7474)

4.1 L'AAO-SG/4 a rappelé que dans sa Conclusion 22/20, la réunion APIRG/22 qui s'est tenue à Accra (Ghana) du 29 juillet au 2 août 2019, a approuvé la version finale du projet de Volume II de l'ANP de la Région AFI et demandé aux États d'apporter leurs contributions en temps opportun à l'élaboration du Volume III du Plan, lorsqu'il leur sera communiqué, tout en se conformant aux procédures établies pour les modifications supplémentaires des Volumes I et II. La réunion a été informée que le Volume I et le Volume II qui sont disponibles sur les sites web des bureaux régionaux EASF et WACAF de l'OACI à l'adresse : (<https://www.icao.int/WACAF/Pages/AFI-eANPs.aspx> and <https://www.icao.int/esaf/Pages/default.aspx>), ne comportent pas certaines informations cruciales qui doivent être fournies par les États.

4.2 La réunion a aussi rappelé que la structure de la sixième édition (6^e édition) du GANP contenant le cadre actualisé de l'ASBU qui est disponible à l'adresse <https://www4.icao.int/ganportal/> met en évidence la nécessité de réviser les priorités régionales de la mise en œuvre afin de les harmoniser avec les éléments de l'ASBU qui ont été modifiés.

Mise en œuvre de la sixième édition du GANP dans la Région AFI

4.3 La réunion a été informée des modifications apportées à la sixième édition (6^e édition) du Plan mondial de navigation aérienne, y compris le format et le contenu [cadre des blocs constitutifs de base (BBB), fils ASBU révisés ; remplacement des domaines d'amélioration des performances par trois nouveaux groupes ; modules nouveaux, modifiés et restructurés]. Les autres innovations sont le classement

des fils ASBU en trois principaux groupes, à savoir le groupe opérationnel, le groupe informations et le groupe technologie.

4.4 Compte tenu de l'évolution du GANP et conscients de la nécessité de promouvoir la compréhension des dispositions du GANP par les États et l'industrie, les bureaux régionaux de l'OACI doivent organiser la sensibilisation sur le renforcement des capacités. La réunion a noté qu'en raison du manque d'informations ou de données provenant des États, la Région AFI ne peut toujours pas faire le point sur la mise œuvre des modules ASBU. Par ailleurs, il a été signalé qu'il n'est pas facile d'utiliser un ensemble de formulaires de compte rendu de la navigation aérienne (ANRF) qui ont été adoptés par l'APIRG pour être employés par les États dans les comptes rendus sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des ASBU. Par conséquent, la réunion a formulé le projet de décision ci-après :

Projet de décision 4/20 : Mise en œuvre de la sixième édition du GANP dans la Région AFI

Il est décidé que :

Dans le but de promouvoir la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne :

- a) les bureaux régionaux de l'OACI organisent un atelier de sensibilisation sur les dispositions de la sixième édition du GANP, au plus tard le 30 juin 2022,*
- b) les bureaux régionaux de l'OACI organisent un atelier sur l'ASBU au plus tard le 30 août 2022.*

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : BASE DE DONNÉES DES CARENCES DE NAVIGATION AÉRIENNE DE LA RÉGION AFI (AANDD)

5.1 La réunion a rappelé que par la Conclusion 23/32, la réunion APIRG/23 a approuvé les domaines minimaux de compte rendu et encourage le Secrétariat à accélérer la mise à niveau de l'AANDD. La réunion a demandé instamment aux États qui ne l'ont pas encore fait, de fournir de toute urgence aux bureaux régionaux de l'OACI, les noms des coordonnateurs nationaux. La réunion a été informée de la mise au point en cours d'une plateforme de données basée sur le web et des préparatifs de la formation envisagée.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : MANDAT, COMPOSITION ET FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE AAO

6.1 Le Sous-groupe a examiné son mandat afin d'identifier les domaines d'amélioration pour soutenir efficacement les activités supplémentaires qu'il a entreprises et qui doivent être recommandées à l'APIRG. Après les délibérations sur la question, le Sous-groupe est convenu qu'il n'y avait pas lieu de changer ou de modifier son mandat. En outre, le Sous-groupe a actualisé son programme de travail conformément à l'**Appendice 8**.

Projet de décision 4/21 : Futur programme de travail du Sous-groupe AAO

Il est décidé que :

Le programme de travail du Sous-groupe AAO joint en Appendice 9 est approuvé.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION DE LA QUATRIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'ESPACE AÉRIEN ET DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES (AAO-SG/4)

7.1 Le Sous-groupe est convenu de se réunir le 14 septembre 2021 pour examiner les projets de conclusion et de décision. Ces projets de conclusion et de décision sont joints en **Appendice 10** au présent rapport.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

8.1 Aucune autre question n'ayant été abordée au titre de ce point de l'ordre du jour, M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional Afrique occidentale et centrale, a procédé à la clôture officielle de la réunion.

8.2 Dans son mot de la fin, il a exprimé sa gratitude, au nom de l'OACI, à l'endroit des États et des organisations présents à la réunion et les a remerciés pour leur soutien sans relâche aux initiatives et aux activités de l'OACI. Il a ensuite félicité M. Albert Taylor, expert régional ATM/SAR du Bureau WACAF, qui prendra sa retraite cette année, en soulignant qu'il a joué un rôle crucial dans la promotion de l'amélioration de la mise en œuvre des services ATM dans la région et qu'il va beaucoup leur manquer. Il s'est aussi fait l'écho de la nécessité de poursuivre les discussions de groupe lors de futures réunions du Sous-groupe AAO et félicité M. Taylor pour avoir eu cette nouvelle idée.
