

RÉUNIONS APIRG/23 & RASG-AFI/6 - RAPPORT



ICAO

**RAPPORT DE LA VINGT-DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE
(APIRG/23)**

ET

**DE LA SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION
(RASG-AFI/6)**

(Réunion virtuelle, 23 novembre - 2 décembre 2020)

ÉLABORÉ PAR LE SECRÉTARIAT

LES DÉSIGNATIONS EMPLOYÉES ET LA PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS DANS LE PRÉSENT RAPPORT NE SIGNIFIENT PAS L'EXPRESSION DE QUELQUE OPINION QUE CE SOIT DE LA PART DE L'OACI CONCERNANT LE STATUT JURIDIQUE D'UN PAYS, D'UN TERRITOIRE, D'UNE VILLE OU D'UNE ZONE OU DE LEURS AUTORITÉS OU CONCERNANT LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU DE SES LIMITES.

TABLE OF CONTENTS

LISTE DES APPENDICES

AppendiCE 1A: Liste des participants

APIRG23 & RASG-AFI6 (Séances conjointes)

Appendice

X:.....

.....

Appendice

X:.....

.....

RASG-AFI6

Appendice

X:.....

.....

Appendice

X:.....

.....

APIRG23

Appendice

X:.....

.....

Appendice

X:.....

.....

LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

DÉFINITIONS

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

- a) Les **Conclusions** portent sur des questions qui, conformément aux Termes de Référence 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.

APIRG23 & RASG-AFI/6

APIRG/23 & RASG-AFI/6 Décision 1/01 : Transition vers une approche intégrée des PIRG et des

RASG

XX

XX

x

RASG-AFI/6

RASG-AFI/6 Décision 6/01 : Election du bureau du RASG-AFI (Président et Vice-Présidents)

XX

XX

x

APIRG/23

APIRG/23 Conclusion 23/01 : Mise ne oeuvre efficace des projets ANS régionaux AFI

XX

XX

x

PREMIÈRE PARTIE :

INTRODUCTION

Place and duration

1.1 La sixième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI (RASG - AFI/5) et la vingt-troisième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/23), se sont tenues virtuellement du 23 novembre au décembre 2020. Deux séances conjointes ont été organisées le 23 novembre et le 2 décembre 2020.

Participation

1.2 Les réunions ont enregistré la participation de 400 délégués venus des États de la région AFI, des organisations régionales / internationales et de l'industrie. La liste des participants est jointe à **Appendice 1A** au présent rapport.

Responsables et Secrétariat

1.3 La séance conjointe des réunions APIRG/23 & RASG-AFI/6 était co-présidée par M. **Maguëye Marame Ndao**, Président de l'APIRG, et par M. **Gilbert Kibe**, Président du RASG-AFI, respectivement.

1.4 M. Barry Kashambo, Directeur du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (Dakar) était Secrétaire de la réunion. Il était assisté de M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (Dakar) et avec la participation de M. Herman Pretorius du Bureau de la Navigation aérienne du Siège de l'OACI. Ils étaient assistés par les Experts suivants des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI:

M. Arthemon Ndikumana	DRD, ESAF Office, Nairobi
M. Nika Meheza Manzi	DRD, WACAF Office, Dakar
M. Ousman Kemo Manjang	RO/AIR, WACAF Office, Dakar
M. François-Xavier Salambanga	RO/CNS, WACAF Office, Dakar
M. Milton Tumusiime	RO/FS, ESAF Office, Nairobi
M. Kebba Lamin Jammeh	RO/FS, WACAF Office, Dakar
M. Albert Aidoo Taylor	RO/ATM, WACAF Office, Dakar
M. Keziah Ogutu	RO/ATM, ESAF Office, Nairobi
M. Elisha Omuya	RO/AGA, ESAF Office, Nairobi
M. Harvey Lekamisy	RO/CNS, ESAF Office, Nairobi
M. Eyob Estifanos	RO/AFI PLAN, ESAF Office, Nairobi
Mme Chinga Mazhetese	RO/MET/ENV, ESAF Office, Nairobi
Ms. Sonia Freitas	RO/SI, WACAF Office, Dakar
Mr. Zewdu Aregawi	RO/SI, ESAF Office, Nairobi
Mr. Papa Issa Mbengue	RO/OPS, ESAF Office, Nairobi

Langues de travail

1.5 Les discussions des réunions ont été menées en anglais et en français et les documents étaient publiés dans les deux langues avec des services d'interprétation simultanée.

Ouverture de la réunion

1.6 L'ouverture de la séance conjointe d'APIRG/22 et de RASG-AFI/5 a eu lieu le lundi 23 novembre 2020. Plus de 400 participants représentant les États AFI, le Conseil de l'OACI, la Commission de navigation aérienne, des responsables d'organisations internationales, régionales, l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes y ont assisté.

1.7 Lors de la séance conjointe d'ouverture, des allocutions ont été prononcées par MM. Barry Kashambo, Directeur régional ESAF de l'OACI et Secrétaire d'APIRG, Papa Atounane FALL, pour le compte du Secrétaire général de la CAFAC, le Commandant Gilbert Kibe, Directeur général de la Kenyan Civil Aviation Authority et Président du RASG-AFI et Maguèyemarama Ndao, Directeur général de l'ANACIM et Président d'APIRG. Ils ont tous exprimé leur gratitude à l'endroit des participants et des équipes des bureaux régionaux ESAF et WACAF pour avoir coordonné avec succès cette importante réunion virtuelle.

1.8 Dans son allocution d'ouverture, M. Barry Kashambo a souligné que malgré les effets de la pandémie de COVID-19, des innovations ont été mises au point afin de tenir des réunions à distance et des résultats positifs en sont attendus. La mise en oeuvre effective des dispositions du rapport de l'Équipe spéciale pour la relance de l'aviation civile (CART) et des éléments indicatifs pour le redécollage et d'autres mesures d'allègement permettront au secteur de l'aviation de redémarrer et se relancer en douceur, de renforcer sa résilience et de tirer profit des énormes possibilités qui se présentent pour réaliser des gains d'efficacité et d'efficacités-coût.

1.9 M. Kashambo a par ailleurs souligné que le Conseil et l'Assemblée de l'OACI ont proposé aux PIRG et aux RASG d'évoluer vers une approche intégrée afin de relever les défis organisationnels, infrastructurels, faire face aux risques opérationnels et assurer l'évaluation des performances. C'est dans l'optique de ces propositions que le format des réunions des PIRG et des RASG a été réorganisé avec des séances conjointes d'ouverture et de clôture, ainsi que des réunions intermédiaires spécifiques. Ce nouveau format créera les synergies nécessaires pour l'utilisation optimale des capacités et des infrastructures, et garantir l'efficacité et la sécurité opérationnelles du secteur du transport aérien dans la Région AFI

1.10 En outre, le Directeur régional a annoncé que la troisième réunion du Sous-groupe exploitations des aéroports et de l'espace aérien, la troisième réunion du Sous-groupe gestion de l'infrastructure et de l'information, la sixième réunion du RASC et la cinquième réunion du CCPA, se sont toutes tenues virtuellement avant la présente réunion. Les diverses Conclusions et Décisions formulées lors de ces réunions seront présentées aux réunions de ces groupes respectifs, pour examen.

1.11 Dans son discours, le représentant du Secrétaire général de la CAFAC, M. Papa Atoumane FALL, a souligné les effets néfastes de la pandémie de COVID-19 sur l'aviation africaine. À cet égard, la CAFAC en collaboration avec la CUA, les bureaux régionaux de l'OACI et les partenaires de l'industrie, a élaboré le Rapport de l'Équipe spéciale de haut niveau, ainsi que les recommandations et les mesures connexes pour soutenir les autorités de l'aviation civile et les fournisseurs de services pour permettre le redémarrage et le redécollage du secteur.

1.12 Il a également souligné que les réunions de groupe se tiennent au moment où le travail collaboratif de groupe est essentiel pour la reconstruction d'eu secteur de l'aviation sur

le continent. Dans ce contexte, la CAFAC réitère son engagement à collaborer avec tous les membres des groupes afin d'identifier les difficultés auxquels les groupes font face dans l'atteinte des objectifs, des cibles qu'ils se sont fixés et identifier d'éventuels conflits et/ou inefficacités des stratégies proposées pour les résoudre, en vue de leur approbation par la CUA.

1.13 Dans son propos, le Commandant Gilbert Kibe, Directeur général de la Kenyan Civil Aviation Authority et Président du RASG-AFI s'est félicité de la tenue de la séance conjointe conformément à la décision du Conseil de l'OACI et au mandat révisé adopté, malgré la pandémie de COVID-19. Il a souligné la nécessité pour la réunion d'évaluer les performances de mise en œuvre de la Région AFI en ce qui concerne le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP= et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Il a par ailleurs souligné la nécessité de la collaboration entre les deux groupes (RASG-AFI et APIRG) afin de créer les synergies nécessaires pour assurer l'utilisation optimale des capacités et des infrastructures, l'efficacité et le renforcement de la sécurité opérationnelle.

1.14 Dans son discours d'ouverture, le Président de la séance conjointe, M. Maguèye Marame Ndao, Directeur général de l'ANACIM et Président d'APIRG, a indiqué que malgré le défi actuel posé par la pandémie de COVID-19, il est important de tenir cette réunion virtuellement pour la planification et l'évaluation continues du développement de l'aviation dans la Région AFI. Il a fait savoir à la réunion que la sécurité et la capacité de la navigation aérienne s'améliorent au fil des ans grâce à la mise en œuvre des diverses initiatives. Toutefois, la Région AFI doit encore renforcer la cohésion de la planification et de la mise en œuvre des deux groupes (APIRG et RASG-AFI) afin d'améliorer le niveau de sécurité et la capacité de la navigation aérienne. Enfin, M. Ndao a souligné les questions clés qui seront couvertes lors de la séance conjointe et ouvert la réunion officiellement.

DEUXIÈME PARTIE :
PREMIÈRE SÉANCE CONJOINTE
APIRG/23 ET RASG-AFI/6

**POINT 0 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DU PROJET
D'ORDRE DU JOUR ET DU
PROGRAMME DES TRAVAUX**

La réunion a examiné et adopté l'ordre du jour et le programme des travaux provisoires présentés par le Secrétariat. L'ordre du jour adopté est joint en **Appendice XXXX** au présent rapport.

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN OEUVRE DU MANDAT DES
PIRG ET DES RASG APPROUVÉ PAR LE
CONSEIL**

Examen de la suite donnée par l'ANC et le Conseil au rapport des réunions APIRG/22 et RASG-AFI/5

1.1 Il a été présenté à la réunion les résultats de l'examen par la Commission de la Navigation aérienne(ANC) et le Conseil de l'OACI du rapport annuel consolidé des groupes de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité(RASG) couvrant la période allant d'avril 2019 à mars 2020, notamment le rapport de la vingt-deuxième réunion du groupe AFI PIRG (APIRG/22) et de la cinquième réunion du groupe RASG pour la région AFI (RASG-AFI/5).

1.2 La réunion a pris bonne note des mesures à prendre par le Conseil et les PIRG et les RASG pour apporter des solutions aux défis communs et globaux qui ont été identifiés et auxquels les régions sont confrontées. A ce propos, il a été noté que le Conseil a identifié, en particulier, les quatre domaines suivants qui devaient être pris en charge par APIRG/RASG-AFI: la surveillance de la mise en œuvre du système de messagerie des services de la circulation aérienne (AHMS); l'impact du déficit en inspecteurs compétents au niveau des Etats AFI ; le taux élevé de messages opérationnels manquants (Plans de vol, OPMET, NOTAM), et le fait que les Etats ne soumettent pas à RMA les données relatives aux opérations RVSM, sur une base mensuelle. Il a été rappelé que les groupes APIRG at RASG-AFI avaient déjà entamé des actions pour régler les préoccupations qui ont été soulevées.

Format des réunions APIRG/RASG-AFI

1.3 Les résultats des travaux de la TAsk-Force APRG/RASG-AFI ont été présentés à la réunion et en particulier la Décision sur une Transition vers une approche intégrée des PIRG et des RASG.

1.4 L'analyse préliminaire par la Task-Force de l'efficacité et de l'efficience du format de réunion appliqué pour les réunions APIRG/22 et RASG-AFI/5 en 2019, avec des sessions conjointes et parallèles, par rapport à l'approche précédente de réunions dos à dos, a identifié les défis suivants :

- 1) Installations de conférence : Nécessité de trois salles de conférence pour accueillir les sessions conjointes et parallèles de l'APIRG et du RASG-AFI ;;
- 2) Participation : Incapacité pour certains États et organisations ayant un nombre limité de délégués de participer à deux réunions parallèles;

- 3) Soutien du secrétariat : Manque de flexibilité pour les membres du Secrétariat pour participer pleinement et soutenir les deux réunions;
- 4) Lieu : Les bureaux régionaux de la WACAF et de l'ESAF ne sont pas en mesure de se conformer à l'obligation d'accueillir les réunions du PIRG/RASG dans leurs locaux 1 en raison des implications financières et contraintes logistiques y afférents.

1.5 Compte tenu de ce qui précède, et après un examen plus approfondi par la Task Force ARC, le format de réunion suivant est proposé comme l'option et l'ordre préférés pour une conduite efficace des futures réunions de l'APIRG/RASG-AFI :

- 1) Session d'ouverture conjointe APIRG & RASG-AFI,
- 2) APIRG dos à dos avec RASG-AFI,
- 3) Session de clôture conjointe APIRG & RASG-AFI.

1.6 Par ailleurs la réunion a reconnu les énormes avantages procurés par l'utilisation des plateformes de réunion en ce qui concerne la flexibilité, une participation accrue des États et leur efficacité-couts mise en évidence par la pandémie de COVID-19. La réunion est par conséquent convenue sur la Décision suivante .

Décision 2/01 des réunions APIRG/23et RASG/6 : Mise en oeuvre du mandat révisé des PIRG et des RASG adopté par le Conseil

Il est décidé que :

L'APIRG et le RASG-AFI ;

- a) **Adoptent la conduite de réunions virtuelles dans la mesure du possible jusqu'à ce que la situation permette des réunions physiques ;**
- b) **Adopter le nouveau format et la nouvelle séquence de conduite des réunions de l'APIRG et du RASG-AFI comme suit : Séance d'ouverture conjointe APIRG/RASG-AFI, APIRG dos à dos avec RASG-AFI, et séance de clôture conjointe APIRG et RASG-AFI.**

Amendements corrélatifs des Manuels de procédures d'APIRG et du RASG-AFI

1.7 La réunion a rappelé qu'en 2019, le Conseil a approuvé de nouveaux termes de référence génériques pour les PIRG et les RASG, afin de clarifier les rôles des parties prenantes et de promouvoir le partenariat entre elles, d'harmoniser les méthodes de travail et d'améliorer les rapports régionaux grâce à des réunions plus fréquentes. Il a été convenu que l'option consistant à élargir encore plus les termes de référence génériques pour les adapter aux besoins des régions garantira la flexibilité du travail et posera les bases d'un modèle de réunion et de rapport plus efficace.

1.8 Suite à la révision des termes de référence (TdR) des PIRG et RASG par le Conseil de l'OACI afin d'améliorer la performance et les résultats attendus des groupes, la vingt-deuxième réunion du groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG/22) et la Cinquième réunion du groupe régional de sécurité aérienne pour l'Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/5), qui se sont tenues à Accra, au Ghana, en juillet 2019, ont demandé au Secrétariat d'apporter les modifications nécessaires aux manuels de procédures de l'APIRG et du RASG-AFI (voir APIRG/22 & RASG-AFI/5 Décision 01/03).

1.9 Les changements consécutifs aux manuels de procédures respectifs préparés par le Secrétariat ont été présentés à la cinquième réunion du comité directeur du RASG-AFI (RASC/5) et à la cinquième réunion du comité de coordination des projets de l'APIRG (APCC/5), et ont été examinés et approuvés par la troisième réunion de la Task Force de coordination APIRG-RASGAFI (ARC-TF/3). La séance conjointe APIRG/23 et RASG-AFI/5 ont approuvé les modifications proposées reflétant le mandat générique révisé des PIRG et des RASG adopté par le Conseil et demandé, en conséquence, au Secrétariat de finaliser et de publier les manuels de procédures révisés de l'APIRG et du RASG-AFI après leur validation par les réunions APIRG/23 et RASG-AFI/6, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2021.

1.10 La réunion a rappelé que conformément aux directives relatives aux réunions régionales de navigation aérienne et aux règles de procédure pour leur conduite (OACI Doc 8144), la région AFI est actuellement définie comme la zone englobant l'Afrique et les zones océaniques et masses terrestres associées entre 25 degrés Ouest et 75 degrés Est et au sud du Pôle Sud.

1.11 Considérant que cette définition n'est pas alignée sur la zone géographique réelle de l'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a attiré l'attention du Conseil de l'OACI sur la nécessité de modifier la définition de la région AFI compte tenu des développements récents, afin de :

- a) refléter l'alignement des domaines d'application du plan de navigation aérienne AFI (Doc 7474) sur les procédures complémentaires régionales figurant dans le document 7030 (SUPPS de l'OACI);
- b) clarifier la portée des programmes/initiatives en cours tels que l'ARMA AFI, le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL, l'AFI-CIS, l'AFI-CES, ou d'autres initiatives comme le Groupe AFI précédemment mis en place pour la Région AFI.

Par conséquent, la réunion a formulé la Conclusion suivante:

Le Conseil de l'OACI révisé la définition de la Région Afrique-Océan Indien (AFI) afin de :

- a) refléter l'alignement des domaines d'application du plan de navigation aérienne AFI (Doc 7474) sur les procédures complémentaires régionales figurant dans le document 7030 (SUPPS de l'OACI) ;**
- b) clarifier la portée des programmes/initiatives en cours tels que l'ARMA AFI, le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL, l'AFI-CIS, l'AFI-CES, ou d'autres initiatives comme le Groupe AFI précédemment mis en place pour la Région AFI.**

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : IMPACT DE LA COVID-19 SUR LE
 SECTEUR DE L'AVIATION:
 LE CONTEXTE APIRG/RASG-AFI**

2.1 Les informations et les mises à jour sur l'impact de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation et certaines des mesures que l'OACI a prises pour soutenir les États et l'industrie en général ont été fournies à la réunion. L'impact de la COVID-19 a dévasté le secteur de l'aviation et il est nécessaire de prendre des mesures pour garantir que le processus de redémarrage et de récupération se fasse de manière durable et harmonisée.

2.2 En réponse à la pandémie de la COVID-19, l'OACI a mis au point une Plate-

forme de rétablissement COVID-19 afin de rassembler les prévisions, les orientations, les outils et les ressources dont les régulateurs nationaux et autres parties prenantes ont besoin pour un faire face à la pandémie de la COVID 19. Il s'agit d'un point d'entrée par lequel d'autres informations, orientations et mises à jour élaborées par l'OACI et d'autres parties prenantes sont hébergées.

2.3 L'OACI, par l'intermédiaire de la Task force du Conseil pour le rétablissement de l'aviation (CART), a mis en évidence les défis liés à la COVID-19 et a fourni des orientations mondiales pour un redémarrage et un rétablissement sûrs, sécurisés et durables du secteur de l'aviation. Notamment, les orientations qui en résultent et qui sont contenues dans le rapport CART et le document d'orientation sur le décollage (TOGD) qui y est annexé ont été examinées.

2.4 L'OACI a également mis à disposition un soutien par le biais des Implementation Packages (i-Packs). Un i-Pack est un ensemble de matériel d'orientation, de formation, d'outils et de soutien d'experts normalisés qui visent à faciliter et à guider la mise en œuvre des dispositions de l'OACI. De plus, des cours sur la COVID-19 et des webinaires gratuits pour aider les autorités de l'aviation civile (AAC) à comprendre leur rôle, notamment en soutenant les mesures d'atténuation visant à réduire la propagation de la COVID-19.

Conclusion 2/03 APIRG/23 et RASG-AFI/6: Impact de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation

Il est conclu que ;

- a) **Les États et autres parties prenantes, y compris les organisations internationales et régionales, et les prestataires de services doivent mettre en œuvre les recommandations et les mesures contenues dans le rapport CART et le document d'orientation « Décollage » (TOGD) qui y est annexé**
- b) **Les États et autres parties prenantes doivent promouvoir la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange d'informations sur la sécurité liées à la COVID-19 avec :**
 - i. **La communauté de l'aviation doit favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité ;**
 - ii. **L'OACI par le biais des plateformes et sites web établis, y compris, mais sans s'y limiter, doit mettre en œuvre les différences liées à et contingentes à la COVID-19 (CCRD) et le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de rétablissement COVID-19 (CRRIC), portail sécurisé de l'OACI.**

La mise en œuvre de la gestion collaborative des risques pour la sécurité pendant la pandémie de la COVID-19.

2.5 La réunion a été informée des mesures harmonisées de gestion des risques pour la sécurité mises en œuvre par les États partenaires de la communauté d'Afrique de l'Est comme approche pour atténuer les effets de la pandémie de la COVID-19. La réunion a également été informée que l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) encourage les États partenaires de la communauté d'Afrique de l'Est (EAC) à mettre en œuvre le rapport de la Task force du Conseil pour le rétablissement de l'aviation (CART) de l'OACI en mettant l'accent sur la nécessité de respecter les principes de gestion de

la sécurité pour soutenir la prise de décision fondée sur le risque dans la gestion et le suivi des approbations, des autorisations et des certifications et des licences pour des opérations continues, flexibles et sûres sans compromettre la conformité avec les SARP de l'OACI.

2.6 La réunion a noté que la CASSOA, par l'intermédiaire des États partenaires de l'EAC, a adopté une approche de collaboration dans l'élaboration et l'harmonisation des documents d'orientation adoptés dans le document 10144 pour soutenir le redémarrage et la reprise de l'industrie aéronautique dans les États partenaires de l'EAC. Parmi les meilleures pratiques adoptées, on peut citer la validation des systèmes de délivrance de licences du personnel afin d'améliorer la mobilité du personnel de l'aviation titulaire d'une licence

Élaboration et mise en œuvre du protocole régional de santé relatif à la COVID-19

2.7 La réunion a été informée des mesures et des développements mis en œuvre par l'EAC de la CASSOA en vue de la coordination, de l'harmonisation et de la mise en œuvre du protocole de santé à la suite de l'écllosion de COVID-19. La CASSOA, en tant qu'organisme régional de supervision de la sécurité (RSSO), a reconnu l'urgence de coordonner l'approche régionale par la participation des États partenaires et des parties prenantes, y compris les gouvernements, les organismes de réglementation, les aéroports, les compagnies aériennes, les prestataires de services de navigation aérienne, entre autres, afin de créer une synergie sur les aspects liés aux protocoles de santé publique visant à réduire les risques pour la santé des voyageurs aériens, du personnel de l'aviation et du grand public.

2.8 Dans le cadre de cet effort, la CASSOA a facilité l'élaboration d'un protocole harmonisé de la COVID-19 sur la sécurité sanitaire de l'aviation - Lignes directrices opérationnelles pour la gestion des passagers aériens dans le contexte de la pandémie de la COVID-19. La réunion a examiné et apprécié les initiatives prises par la CASSOA et a encouragé les États et le RSOO à diriger et à coordonner les mesures sanitaires régionales harmonisées liées à la pandémie de la COVID-19, sur la base des directives émises par l'OACI, l'OMS et le CDC-Afrique ;

2.9 La réunion a noté la nécessité de garantir un mécanisme solide de suivi et d'évaluation des protocoles et a formulé la conclusion suivante :

Conclusion 2/04 APIRG/23 et RASG-AFI/6: Élaboration, harmonisation et mise en œuvre du protocole régional de santé relatif à la COVID-19

Il est conclu que, Les États et le RSOO sont les chefs de file de la coordination des mesures de santé harmonisées liées à la pandémie de la COVID-19 et assurent des mécanismes de suivi et d'évaluation périodiques aux fins de l'évaluation continue du niveau de mise en œuvre du protocole aux niveaux régional et national dans le cadre CAPSCA.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION DE L'APIRG ET DU RASG-AFI

Révision des termes de référence de la Task Force ARC (ARC-TF)

3.1 La troisième réunion de la Task Force de coordination APIRG- RASG qui s'est tenue le 5 novembre 2020 a passé en revue les différentes initiatives, y compris la mise en œuvre des recommandations APIRG/22 et RASG-AFI/05 sur l'ARC-TF. La réunion a en outre été informée que l'ARC-TF / 3 a examiné et mis à jour les informations fournies sur les domaines d'intérêt communs où une coordination mutuelle est nécessaire entre APIRG et RASG.

3.2 En ce qui concerne la nécessité de disposer d'une Task force globale, la réunion a proposé d'élargir la composition actuelle de l'ARC-TF en y incluant l'APIRG, le RASG-AFI, l'AFCAC et l'industrie, comme indiqué ci-dessous :

- a) APIRG (président et premier et deuxième présidents de l'APIRG, président et vice-président de l'AAO/SG; et président et vice-président de l'IIM/SG) ;
- b) RASG-AFI (premier vice-président du RASG-AFI ; et États champions des équipes de soutien à la sécurité (SST) ;
- c) AFCAC ;
- d) L'industrie : ACI, AFRAA, AIRBUS, ASECNA, BOEING, CANSO, IATA, etc.

3.3 La réunion a convenu qu'afin d'aborder la question de l'élargissement et de renforcement de l'efficacité des activités de l'ARC-TF, le président du RASG-AFI devrait être membre de la task force et les présidents de l'APIRG et du RASG assureront à tour de rôle la présidence de l'ARC-TF. Il a également été convenu en principe que la routine soit étendue à la présidence par rotation et par alternance des réunions conjointes APIRG/RASG ultérieures. En outre, il a été recommandé que les modifications soient intégrés dans les mandats et les manuels de procédure de l'APIRG et du RASG-AFI.

Domaines d'intérêt commun - Plan APIRG/RASG-AFI/AFI

3.4 La révision de la répartition des tâches et des domaines d'intérêt commun entre l'APIRG et le RASG-AFI fait partie du mandat et du programme de travail de l'ARC-TF, visant à faciliter la cohérence et l'efficacité, et à garantir l'absence de duplication et de conflit entre les activités de l'APIRG et du RASG-AFI. La troisième réunion de la Task Force de coordination APIRG/RASG-AFI (ARC-TF/3), qui s'est tenue virtuellement le 5 novembre 2020, a examiné la répartition des tâches et les domaines d'intérêt commun entre APIRG et RASG-AFI conformément à la décision 1/06 APIRG/22 et RASG-AFI/5 relative à la répartition des tâches et à la coordination entre APIRG et RASG-AFI.

3.5 La réunion a donc examiné et approuvé les domaines communs actualisés (voir appendice), qui prennent en considération les nouvelles éditions du GANP et du GASP ainsi que l'environnement de la COVID-19 mentionné dans les recommandations du CART et les documents d'orientation connexes.

NOTAM – (Le problème de la qualité devient sérieux en matière de sécurité)

3.6 Le Secrétariat a porté à l'attention de la réunion la grave préoccupation en matière de sécurité que la qualité globale des NOTAM pose aux utilisateurs et à la sécurité aérienne. Soulignant que le statut actuel des NOTAM indique que de nombreux NOTAM ne répondent pas aux normes requises, la réunion a été invitée à appeler les États à adhérer aux normes internationales lorsqu'ils créent des NOTAM.

3.7 La réunion a également été informée des plans pris par l'OACI pour remédier à ce manque de qualité des NOTAM, en commençant par une campagne mondiale visant à éliminer les anciens NOTAM (datant de plus de 95 jours) qui sera lancée en 2021 avec une série de webinaires de sensibilisation.

3.8 La réunion a pris note des outils en cours d'élaboration qui seront utilisés pour évaluer la qualité des NOTAM; notamment le NOTAMètre qui aidera à identifier les anciens NOTAM.

Conclusion XX APIRG/23 et RASG-AFI/6 : Amélioration de la qualité des NOTAM

Il est conclu que les États et les ANSP :

- a) mettent au point des mécanismes au niveau national pour traiter en toute urgence la qualité des NOTAM ;**
- b) participent à la fourniture d'informations pour aider à améliorer le NOTAM ;**
- c) participent pleinement à la campagne mondiale de l'OACI visant à améliorer la qualité des NOTAM.**

Coordination des rapports annuels

3.9 La réunion a rappelé l'exigence d'un rapport annuel consolidé sur les progrès et les résultats de toutes les activités du PIRG et du RASG, ainsi que sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre régionale du GANP et du GASP couvrant l'année précédente, qui doit être présenté à la Commission de la navigation aérienne (ANC) et au Conseil. À cet égard, l'APIRG et le RASG-AFI rédigent un rapport qu'ils transmettent au Conseil chaque année dans le cadre du rapport consolidé sur les PIRG et les RASG, et les groupes qui se réunissent pour présenter leurs rapports selon un format normalisé aux organes directeurs de l'OACI afin d'identifier les défis régionaux et émergents.

3.10 La réunion a noté que le RASG-AFI a été cohérent en publiant, par l'intermédiaire de son équipe chargée du rapport annuel sur la sécurité (ASRT), un rapport annuel sur la sécurité concernant les progrès réalisés dans la mise en œuvre des buts et objectifs du GASP et des priorités régionales en matière de sécurité. L'ASRT a été créée par le comité directeur du RASG-AFI (RASC) en 2014, composé de représentants de l'IATA, de l'OACI, de l'AFCAC, de BOEING et d'AIRBUS, et chargée de produire des rapports annuels sur la sécurité dans la région du RASG-AFI. La réunion a convenu d'inclure les RSOO parmi les conditions d'adhésion de l'ASRT.

3.11 De même, l'APIRG a mis en place une équipe chargée d'élaborer le rapport annuel de navigation aérienne (AANRT) sur la base des informations disponibles, notamment la base de données des carences de navigation aérienne, les rapports mondiaux/régionaux, les résultats des enquêtes, les études, les analyses des lacunes, les données de prévision du trafic, etc. L'AANRT se compose essentiellement de l'AFCAC, de l'ASECNA, de l'ATNS, de l'AIRBUS, de l'IATA et de la CANSO, avec le soutien du président, des vice-présidents, du secrétariat de l'APIRG et des représentants des États et des parties prenantes concernées, tels que les prestataires de services de navigation aérienne, les utilisateurs de l'espace aérien, les constructeurs d'aéronefs, les organisations professionnelles, les organismes de surveillance, les organisations internationales/régionales, etc.

3.12 La réunion a encouragé l'APIRG et le RASG-AFI à coordonner étroitement leurs activités liées aux rapports régionaux sur la mise en œuvre des dispositions du GANP et du GASP et des priorités régionales dans les domaines communs identifiés, en tirant parti de l'expérience acquise par le RASG-AFI par l'intermédiaire de son ASRT. De plus, afin d'éviter la duplication des efforts en optimisant les ressources disponibles tout en assurant la cohérence des informations et des données collectées et publiées sur les domaines communs APIRG / RASG-AFI. La réunion a formulé la conclusion ci-après:

Décision 2/06 APIRG/23 et RASG-AFI/6 : Coordination des rapports annuels

Il est conclu que la task force de coordination APIRG-RASG-AFI élabore des propositions visant à assurer la conformité de la région AFI aux exigences de déclaration annuelle de manière efficace, synchronisée et opportune, et rédigera un rapport et le présentera aux réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7 en 2021.

État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de l'AFI en matière de sécurité et de navigation aérienne

3.13 L'AFCAC a indiqué que les objectifs de sécurité d'Abuja ont été fusionnés avec les indicateurs de performance des services de navigation aérienne en décembre 2017. Par la suite, l'AFCAC a mis au point un mécanisme pour suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité et des ANS d'Abuja. Conformément à ce mécanisme, des questionnaires ont été envoyés aux États membres en août et octobre 2019 pour recueillir des informations destinées à aider l'AFCAC à déterminer l'état d'avancement de mise en œuvre.

3.14 L'état d'avancement moyen des 25 États ayant répondu était de 47 % de mise en œuvre des AST et ce chiffre était inférieur à l'objectif de 60 % fixé pour 2019. La plupart des objectifs liés à la sécurité ont fait des progrès en ce qui concerne la mise en œuvre, tandis que les objectifs liés aux ANS ont fait peu de progrès. Les principaux faits marquants sont les suivants :

- **Réduction du taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 par million de départs** - le taux d'accidents est passé de 5,16 à 10,34 et le nombre de morts de 20 à 184 ;
- **Procédures PBN pour les pistes aux instruments** - 75 % des États membres disposent de pistes aux instruments avec des procédures PBN approuvées ;
- **Programme d'examen par les pairs des ANSP** - Au moins 27 États ont rejoint le programme d'examen par les pairs des ANSP. Le Nigeria a mené, en partenariat avec la Roberts FIR et le Ghana, des missions d'examen par les pairs pour l'amélioration de leur système individuel de gestion de la sécurité ;
- **Plan national pour la réduction des émissions de CO2** - 27 États africains ont élaboré et soumis à l'OACI des plans nationaux pour la réduction des émissions de CO2 dues à l'aviation civile internationale.

Conclusion 2/07 APIRG/23 et RASG-AFI/6 : Mise en œuvre des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de l'ANS

Il est conclu que : afin d'accélérer la mise en œuvre des objectifs d'Abuja en matière de sécurité de l'ANS ;

- a) **Les États doivent établir et mettre en œuvre des outils automatisés de collecte de données et de partage d'informations sur la sécurité, conformément au mécanisme de suivi de la mise en œuvre des systèmes et initiatives de sécurité de l'AFCAC;**
- b) **Les États doivent élaborer et mettre en œuvre les plans nationaux requis en rapport avec les divers objectifs de sécurité et de l'ANS;**
- c) **L'AFCAC et l'OACI doivent faciliter l'alignement des objectifs sur le GASP/GANP et établir clairement des objectifs mesurables, des cibles et des indicateurs connexes;**
- d) **L'AFCAC doit faciliter l'élaboration de plans directeurs continentaux appropriés, qui sont nécessaires pour assurer la mise en œuvre complète des objectifs en matière d'ANS.**

PARTIE III :

**VINGT-TROISIÈME RÉUNION DU
GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE –
OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION
ET
DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/23)**

**POINT 0 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET
DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET
ÉLECTION DU BUREAU**

L'ordre du jour adopté par la réunion figure en **Appendice xxxx** du présent rapport.

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET
DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/22 ET
APCC/5**

Examen des mesures prises par l'APCC/5 sur les conclusions et décisions de l'APIRG/22

1.1 La réunion a examiné, entre autres, la présentation du format des réunions de l'APIRG/RASG-AFI dans le cadre du mandat révisé, le cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne régionale, y compris l'état de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/22, la révision du manuel de procédure de l'APIRG et des mandats de l'APCC, les futurs programmes de travail et le calendrier des prochaines réunions de l'APIRG et de ses organes auxiliaires, et l'élaboration du rapport annuel de navigation aérienne de l'APIRG.

1.2 Tout en appréciant les progrès réalisés dans la mise en œuvre de certaines conclusions et décisions de l'APIRG/22, les participants à la réunion ont été informés des difficultés rencontrées par les bureaux régionaux de l'OACI dans la collecte de données sur la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG auprès des États et des organisations. La réunion a été informée que l'APCC a identifié les conclusions du document de l'APIRG/22 qui restent valables et les mesures requises par les États, les organisations régionales et les bureaux régionaux de l'OACI pour faciliter et soutenir davantage leur mise en œuvre effective.

1.3 La réunion a souligné l'importance de la mise en œuvre de la « *Conclusion 22/01 de l'APIRG : Mise en œuvre efficace des projets régionaux de SNA de l'AFI et de la Conclusion 22/02 : Rapports réguliers et opportuns sur l'état de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG* », en tant que condition préalable à un rapport approprié sur l'état de la mise en œuvre.

1.4 Il a été noté que la mise en œuvre des deux conclusions et décisions de l'APIRG susmentionnées permettra aux administrations et organisations de fournir régulièrement au secrétariat de l'OACI les informations requises sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG, afin d'évaluer les progrès réalisés dans le renforcement du système de navigation aérienne, et de faire rapport comme l'exige l'APIRG.

Examen de l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/22

1.5 La réunion a rappelé que la réunion APIRG/22 a adopté quarante-deux (42) conclusions et cinq (5) décisions. En outre, il a également été reconnu que l'un des éléments importants du processus de suivi et d'évaluation des activités de l'APIRG était l'examen de la mise en œuvre des conclusions et décisions susmentionnées. La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/22, tel que présenté à l'**Appendice XX** du présent rapport.

Examen des résultats de la réunion de l'APCC/5

1.6 La réunion a été informée que l'APCC/5 a examiné les amendements révisés aux activités de l'APIRG qui nécessitent une modification de la procédure de l'APIRG.

1.7 En ce qui concerne le mandat révisé proposé pour l'APIRG, la réunion a été mise à jour sur l'exigence de convoquer des réunions annuelles dans les bureaux régionaux, dans la mesure du possible, pour faciliter l'accès des États et la nécessité de demander l'approbation du président du conseil pour accueillir des réunions en dehors des bureaux régionaux. La réunion a noté que la région AFI est confrontée à des défis pour se conformer à l'emplacement préféré des réunions dans les bureaux régionaux en raison de l'indisponibilité des ressources et des installations adéquates pour accueillir les réunions dans le format adopté.

1.8 La réunion a été informée que l'APCC a accepté que le président du Conseil de l'OACI soit prié d'autoriser la région AFI à organiser les réunions de l'APIRG en dehors des locaux des bureaux régionaux pour des raisons d'efficacité et de confort des participants aux réunions.

1.9 La réunion a également été informée que l'APCC a examiné et approuvé les rapports des réunions de l'AAO SG 3 et de l'IIM SG 3 tenues virtuellement en août et novembre 2020 respectivement.

1.10 La réunion a apprécié que l'APCC ait également demandé que les sous-groupes profitent de la nouvelle norme et assurent une exécution efficace et efficiente des projets des sous-groupes.

1.11 La réunion a également noté que dans le cadre de son mandat, l'APCC a élaboré le projet d'ordre du jour de la réunion de l'APIRG/23 et a examiné le programme de travail futur de l'APIRG et de ses organes auxiliaires.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : CADRE DE PERFORMANCE POUR LA PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE RÉGIONALE

Résultats de la troisième réunion du sous-groupe de l'APIRG sur l'exploitation des espaces aériens et des aérodromes (AAO/SG3)

2.1 Le Groupe a été informé que la troisième réunion du sous-groupe des opérations de l'espace aérien et des aérodromes de l'APIRG (AAO/SG3) s'est tenue virtuellement du 3 au 5 août 2020. La réunion a été suivie par deux cent quarante-trois (243) participants, provenant de vingt-huit (28) États de l'AFI et de neuf (9) organisations régionales et internationales. En raison des circonstances actuelles de la COVID-19, le sous-groupe a prolongé les mandats de son président et de son vice-président jusqu'à sa prochaine réunion.

2.2 L'AAO/SG3 a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/22 applicables au sous-groupe et aux projets spécifiques adoptés par l'APIRG, a discuté des défis des projets et des actions de coordination de suivi par toutes les parties. Enfin, l'AAO/SG3 a examiné les progrès réalisés en ce qui concerne la base de données des déficiences de la navigation aérienne AFI et a revu son mandat.

Examen des conclusions/décisions de l'APIRG applicables à l'AAO/SG

2.3 La réunion a apprécié les progrès réalisés par l'AAO/SG dans la mise en œuvre des conclusions et décisions. Pour que l'AAO/SG puisse faire rapport efficacement et en temps utile, le Groupe a reconnu la nécessité pour les États d'améliorer le flux d'informations fournies aux bureaux régionaux de l'OACI concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre.

Planification et mise en œuvre

2.4 La réunion a noté les différents défis rencontrés par l'AAO/SG, en particulier la mise en œuvre effective et efficace des projets de l'APIRG. L'état de la mise en œuvre des projets AAO/SG est présenté à l'**Appendice XX** du présent rapport. Compte tenu du fait que peu de progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre des projets pour diverses raisons, le groupe a examiné la pertinence des projets en fonction du GANP et des défis régionaux actuels et a déterminé la validité des projets et leur éventuelle fusion, ajustement ou annulation.

Plan directeur ATM d'AFI

2.5 La réunion a noté que toutes les activités énumérées à prendre étaient des composantes du concept opérationnel mondial de l'ATM (Doc 9854), pour lequel l'élaboration d'un plan directeur régional complet de l'ATM était nécessaire. Il a été constaté que l'élaboration d'un plan directeur reprenant les résultats escomptés, et dûment lié aux plans directeurs nationaux de gestion du trafic aérien, constituerait une approche plus prudente. À cet égard, la réunion a formulé la décision suivante :

APIRG/23 Décision 23/01 : Mise en place d'une équipe de gestion de projet pour le plan directeur ATM de l'AFI (AAMP PMT)

Que, afin de favoriser l'élaboration du plan directeur ATM de l'AFI nécessaire pour fournir la feuille de route pour la mise en œuvre d'un système ATM AFI sans faille,

- a) Une équipe de gestion de projet du plan directeur ATM de l'AFI (AAMP PMT) est créée.**
- b) La composition et les tâches assignées à l'équipe de projet figurent à l'Appendice 3 du rapport de la réunion et peuvent inclure tout autre expert identifié de la région.**

CONOPS pour la mise en place d'un espace aérien avec libre choix de routes dans la région AFI

2.6 En ce qui concerne les discussions APIRG/21 sur les questions relatives à l'amélioration des opérations grâce à des trajectoires en route améliorées dans le cadre des modules ASBU, la réunion a noté avec satisfaction que certaines FIR AFI de la région mettaient déjà en œuvre des essais de routage gratuits. Il a été reconnu que la région devrait s'appuyer sur l'expérience acquise dans le cadre d'autres initiatives de ce type, par exemple l'Atlantic Ocean Random Routing Area (AORRA) et l'Arabian Sea Indian Ocean (ASIO) User Preferred Routing (UPR). Il a également été convenu que l'AAO/SG faciliterait les actions de mise en œuvre par les États et les ANSP qui étaient prêts à commencer les essais de routage libre, et coordonnerait ces essais entre les FIR applicables. L'accent a été mis sur l'importance de travailler ensemble pour s'assurer que de grandes portions de l'espace aérien couvrant plusieurs FIR mettent en œuvre le FRA, afin de réaliser des bénéfices significatifs pour les utilisateurs.

2.7 La réunion a été informée qu'en ce qui concerne les SARP de l'OACI et les leçons tirées de la mise en œuvre actuelle du DRO dans la région AFI et dans différentes régions du monde, le Secrétariat et l'IATA ont proposé un projet de concept d'exploitation (CONOPS) pour l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) qui peut fournir un cadre pour une mise en œuvre sûre et harmonisée du FRA dans les États AFI. Le projet de concept d'opérations FRA de l'AFI figure à l'Appendice 2 du rapport de la réunion. La réunion a également discuté de la nécessité d'étendre à d'autres États la participation au projet d'étude de cas établi par le FRA pour l'Afrique de l'Est. La réunion a donc formulé la conclusion suivante pour soutenir la mise en œuvre du FRA.

APIRG/23 Projet de conclusion 23/02 : *Priorité à la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes*

Pour soutenir la mise en œuvre du FRA, la réunion a conclu que, afin de soutenir la reprise de l'industrie de l'aviation à partir de l'impact financier de la COVID-19, de réduire l'empreinte environnementale de l'aviation et de contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI,

- a) **Les États sont encouragés à donner la priorité à la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) ;**
- b) **Les bureaux régionaux de l'OACI et l'IATA organisent un atelier de sensibilisation sur la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes.**

Rapport AFI RVSM sur l'évaluation des risques de collision 13

2.8 La réunion a rappelé le mandat de l'ARMA et a été mise à jour sur le risque total de collision verticale par rapport à un TLS de 5×10^{-9} accidents mortels par heure de vol et la liste des rapports de l'ARC. Des inquiétudes ont été exprimées quant au peu de données fournies par les FIR et aux déficiences persistantes dans la région AFI, en particulier celles qui affectent la sécurité des opérations aériennes. La réunion a rappelé les conclusions APIRG/22 et RASG-AFI/5 1/04 relatives à la surveillance de l'espace aérien RVSM, sur l'obligation pour les États de fournir des données mensuelles à l'ARMA. Constatant que la plupart des représentants nationaux RVSM ont besoin d'une formation sur le type de données requises par l'ARMA, la réunion a formulé la conclusion suivante :

APIRG/23-Conclusion 23/03 : *Retours de données RVSM et signalement des grands écarts de hauteur*

Que afin d'améliorer le niveau des États faisant rapport à l'ARMA :

- a) **les États mettent à jour l'ARMA avec les détails de leurs gestionnaires RVSM nationaux et établissent un mécanisme pour garantir que les déclarations de données mensuelles RVSM et les rapports d'enquête sur les incidents de grands écarts de hauteur (LHD) sont fournis à l'ARMA en temps utile**
- b) **L'ARMA fournit régulièrement aux États les résultats de l'évaluation des risques de collision**
- c) **L'OACI et l'ARMA organisent un atelier de sensibilisation à l'intention des représentants nationaux RVSM désignés par les États, responsables du retour des données RVSM à l'ARMA d'ici à la fin de 2020 ;**
- d) **Les États mènent une enquête approfondie sur les incidents pour tous les grands écarts de hauteur signalés.**

État d'avancement de la mise en œuvre des recommandations des TAG/11 et TAG/12

2.9 La réunion a été informée de l'état de la mise en œuvre des recommandations par les réunions TAG/11 et TAG/12 tenues à Johannesburg en Afrique du Sud, le 8 mars 2019 et le 13 mars 2020 respectivement, où des actions de suivi ont été établies selon les informations disponibles au Secrétariat. Le groupe, reconnaissant l'importance des rapports de l'AIAG pour la sécurité de la région de l'AFI et conformément à la recommandation 4/6 du document SP AFI/08, a recommandé que l'OACI coordonne la communication du GCIA aux États concernés.

APIRG/23 Conclusion 23/04 : Mise en œuvre des recommandations du TAG et de l'AIAG

La réunion a donc convenu que, pour avoir une mise en œuvre harmonisée des recommandations du TAG et de l'AIAG et améliorer le niveau cible de sécurité dans l'espace aérien AFI :

- a) **Les États concernés sont invités à mettre en œuvre les recommandations AIAG/17 et AIAG/18 dans le but de réduire le nombre élevé d'incidents et de fournir un retour d'information aux bureaux régionaux de l'OACI d'ici le 31 janvier 2021;**
- b) **Les bureaux régionaux de l'OACI coordonnent la communication de l'AIAG aux États identifiés et présentant des lacunes ;**
- c) **Les bureaux régionaux de l'OACI transmettent les rapports TAG/11 et TAG/12 aux États et les invitent à mettre en œuvre les recommandations applicables en temps utile.**

Mise en œuvre de la PBN

2.10 En ce qui concerne la mise en œuvre de la PBN, la réunion a été informée que certains États ont soumis des plans nationaux de mise en œuvre de la PBN aux bureaux régionaux de l'OACI, certains d'entre eux étant basés sur l'ancien modèle. La réunion a demandé aux bureaux régionaux et à l'AFPP de mener une enquête sur la procédure de vol de la PBN et la mise en œuvre des CCO/CDO dans la région AFI.

APIRG/23 Conclusion 23/05 : Mise en œuvre de la PBN

La réunion a donc convenu que, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la PBN :

- a) **L'OACI et l'AFPP organisent un atelier virtuel sur l'élaboration du plan national de mise en œuvre de la PBN (NPIP) afin d'aider les États à élaborer/mettre à jour leurs NPIP d'ici à la fin de 2020.**
- b) **L'OACI et l'AFPP mènent une enquête sur la procédure de vol de la PBN et sur la mise en œuvre du CCO/CDO dans la région AFI d'ici fin 2020.**
- c) **Les États qui n'ont pas encore élaboré leur plan national de mise en œuvre de la PBN (NPIP) se coordonnent avec les bureaux régionaux de l'OACI et l'AFPP pour obtenir de l'aide.**
- d) **Les États qui ont déjà élaboré leur NPIP le revoient d'urgence afin de l'aligner sur le nouveau format de l'OACI.**

Surveillance du PBCS

2.11 Considérant tout ce qui est nécessaire pour la mise en œuvre des PBCS dans la région, la réunion a noté la nécessité de fournir l'expertise nécessaire pour les deux domaines fonctionnels (RVSM et PBCS), ainsi que le soutien associé aux États et aux fournisseurs de services, le cas échéant. Les sous-groupes AAO et IIM ont été chargés de coordonner la mise en place de l'équipe de mise en œuvre du PBCS afin de finaliser le projet de plan PBCS de la région AFI et de développer une feuille de route de mise en œuvre.

APIRG/23 Décision 23/06 : Développement du plan PBCS de la région AFI et mise en place de l'équipe de mise en œuvre du PBCS

Que afin d'avoir une approche coordonnée de la mise en œuvre du PBCS :

- a) Une équipe de mise en œuvre du PBCS est mise en place ;
- b) Les sous-groupes AAO et IIM se coordonnent avec l'équipe de mise en œuvre des PBCS établie pour finaliser le projet de plan PBCS de la région AFI, sensibiliser, élaborer une feuille de route de mise en œuvre en collaboration avec les États et les parties prenantes et s'aligner sur le document de vision de l'AFI, le CONOPS et le plan directeur ATM d'ici le 31 mai 2021.
- c) Les bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec l'Agence régionale de surveillance de l'AFI (ARMA), fournissent l'expertise nécessaire pour les deux domaines fonctionnels (RVSM et PBCS), ainsi que le soutien associé aux États et aux fournisseurs de services, le cas échéant.

ASCAAR

2.12 La réunion a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet de révision de l'attribution et de l'assignation des codes pour les radars secondaires de surveillance (SSR) de l'AFI (ASCAAR). Les bureaux régionaux de l'OACI diffuseront une lettre demandant aux États de nommer d'urgence les représentants du projet ASCAAR afin d'assurer la coordination et la mise en œuvre du projet conformément au calendrier de l'APIRG 22.

SAR

2.13 La réunion a été mise à jour sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet de recherche et de sauvetage dans le cadre du plan AFI. L'absence de désignation par les États de points de contact SAR (SPOC) a été identifiée comme la principale cause de la lenteur des progrès dans la mise en œuvre des éléments clés du système ae SAR. La réunion a permis de faire le point sur les mesures prises par l'OACI dans le cadre du projet SAR du plan AFI et en collaboration avec l'AFCAC pour aider les États à mettre en place une organisation SAR efficace, solide et opérationnelle. L'OACI a organisé un atelier de trois jours sur le SAR, les 8 et 9 octobre et le 12 novembre 2020, afin de favoriser la mise en œuvre du SAR dans la région de l'AFI. Le tableau de l'Appendice XX donne un aperçu des États qui ont répondu à une analyse des lacunes en matière de SAR menée par un atelier pour connaître l'état réel de la mise en œuvre du SAR dans la région de l'AFI.

APIRG/23 Conclusion 23/07 : Nomination des points de contact SAR des États et présentation des plans SAR nationaux

La réunion a donc convenu que, afin d'accélérer la mise en œuvre des éléments clés du SAR et d'assurer une coordination efficace du SAR dans la région,

- a) Les États qui ne l'ont pas encore fait à désigner un point de contact SAR (SPOC) et à communiquer d'urgence les noms des candidats aux bureaux régionaux de l'OACI ;**
- b) Les États mettent en place un comité national de coordination de SAR et veillent à la mise en œuvre des améliorations en matière de SAR.**
- c) Les États qui ne l'ont pas encore fait complètent et soumettent des plans nationaux SAR à leur bureau régional de l'OACI avant le 31 mars 2021 ;**
- d) Les bureaux régionaux de l'OACI coordonnent l'élaboration d'un plan SAR régional harmonisé de l'AFI.**

Coopération et coordination civile/militaire

2.14 La réunion a noté l'importance de favoriser une meilleure efficacité dans la gestion de l'espace aérien par la coordination civile/militaire, et a formulé la conclusion suivante :

APIRG/23 Conclusion 23/08 : Amélioration de la coordination civile/militaire :

Que, afin d'améliorer la coordination civile/militaire :

- a) L'OACI organise un atelier sur la coopération civilo-militaire d'ici le 30 avril 2021.**
- b) Les États mettent en place des comités de coopération civile/militaire, élaborent un manuel et des procédures opérationnelles standard pour les civils et les militaires, ainsi qu'un protocole de coopération (MOC) d'ici la fin de 2020.**

Autorisation de survol

2.15 La réunion a rappelé les dispositions de l'article I section 1 de la Convention de Chicago qui exige que chaque État contractant accorde aux autres États contractants le privilège de survoler son territoire et d'atterrir à des fins autres que le trafic. Il a été recommandé aux États de mettre au point un format uniformisé et simple à utiliser comme outil de demande à transmettre à un numéro d'approbation de permis autogénéralant automatiquement.

2.16 L'Afrique du Sud a réaffirmé que les processus d'octroi de l'OVFC variaient d'un pays à l'autre, en fonction de nombreuses circonstances, notamment des considérations de sécurité, et qu'ils faisaient intervenir différentes agences et autorités nationales. Afin de favoriser l'amélioration du processus d'approbation des autorisations de survol, la réunion a formulé la conclusion suivante ;

APIRG/23 Conclusion 23/09 : Processus et procédures pour les autorisations de survol

Que, pour favoriser l'amélioration du processus d'approbation des autorisations de survol et en vue du redémarrage et du rétablissement de la pandémie COVID-19,

- a) **Les États sont encouragés à revoir leurs procédures d'autorisation de survol (OVFC) pour les aéronefs civils en vue d'accorder une autorisation rapide aux vols réguliers et non réguliers.**
- b) **Les États sont encouragés à publier un processus (globalement) simplifié et uniformisé tirant parti de l'automatisation afin d'accélérer le processus d'approbation de l'OVFC et la délivrance des autorisations/permis de survol**
- c) **Les États sont encouragés à inclure des dispositions relatives aux autorisations de survol (OVFC) et aux escales non liées au trafic dans les accords bilatéraux (BASA) et multilatéraux afin d'inclure les exceptions qui peuvent être adaptées aux opérations de leur compagnie aérienne.**

État d'avancement de la mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodrome et des modules ASBU

2.17 La réunion a été mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets et des modules ASBU liés à l'exploitation des aérodromes ainsi que sur les défis rencontrés dans la mise en œuvre. La réunion a noté que peu de réponses avaient été reçues jusqu'à présent des États, que le retour d'information sur les activités des équipes de projet restait faible et que l'examen de la composition des équipes de projet était en cours.

2.18 La réunion a été informée que la conception et la mise en œuvre du projet de certification des aérodromes couvrent à la fois les aspects de surveillance et de mise en œuvre des SARP (couverts par les activités des AAO/SG). La réunion a donc noté la fusion de certains projets dans le cadre du projet de certification des aérodromes (voir les Appendices 3 et 4 du rapport). Cela permettra de disposer de plus de ressources et d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des projets. La réunion a donc formulé la conclusion et la décision suivantes :

APIRG/23 Conclusion 23/10 : Mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodrome et des modules ASBU

Que afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des projets et d'éviter la duplication des efforts, et sur la base des liens entre les projets, les projets 2, 3, 4, 5 et 7 sont fusionnés avec le projet de certification des aérodromes conformément aux Appendices 3 et 4 du rapport.

APIRG/23 Décision 23/XX : Mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodrome et des modules ASBU

Il a été conclu que pour favoriser la mise en œuvre des projets

- a) **La composition des équipes de projet a été révisée.**
- b) **Les équipes de projet sont chargées de coordonner l'élaboration/ou la révision des documents de projet et des stratégies de mise en œuvre en collaboration avec le Secrétariat avant la fin de 2020 ;**
- c) **Les équipes de projet rendent compte tous les trimestres des progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets au AAO-SG ; et**
- d) **Le Secrétariat diffuse une lettre de suivi aux États et organisations concernés, demandant la nomination officielle des membres des équipes de projet et leur rappelant de fournir un soutien adéquat aux activités des équipes de projet**

Amendements aux volumes I et II de l'Appendice 14 de l'OACI et aux aérodromes PANS

2.19 La réunion a pris note de l'Amendement 15 à l'Appendice 14, Volume 1 (Conception et exploitation des aérodromes) ; l'Amendement 9 à l'Appendice 14, Volume II (Héliports) et l'Amendement 3 aux Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) - Aérodromes (Doc 9981), ont été adoptés par le Conseil lors de sa 219^{ème} session, avec le 20 juillet 2020 comme date d'entrée en vigueur et le 5 novembre 2020 comme date applicable. La réunion a rappelé la nécessité pour les États de prendre des mesures appropriées.

Format global pour la notification des conditions de surface des pistes (GRF)

2.20 La réunion a permis de faire le point sur les résultats de la Conclusion 22/41 relative à la mise en œuvre des conditions de surface des pistes (GRF). La réunion a noté que malgré plusieurs initiatives (ateliers, formation, etc.) menées par l'OACI et d'autres partenaires, le niveau de mise en œuvre et l'implication/engagement des parties prenantes restent faibles dans les États. En outre, peu d'États ont communiqué aux bureaux régionaux de l'OACI l'état d'avancement de la mise en œuvre des dispositions du GRF. La réunion a donc exhorté les États à mettre en œuvre la conclusion 22/41 de l'APIRG.

COVID 19 - Recommandations du CART de l'OACI relatives aux activités de l'AAO/SG

2.21 La réunion a été informée que l'AAO/SG3 a été mis à jour sur les recommandations du rapport du groupe de travail du Conseil de l'OACI sur le rétablissement de l'aviation (CART) relatives aux activités de l'AAO/SG visant à soutenir le redémarrage et le rétablissement de l'industrie du transport aérien. La réunion a permis de discuter des mesures de sécurité et d'autres lignes directrices et outils en rapport avec les activités du sous-groupe, notamment l'initiative de mise en œuvre des corridors de santé publique (PHC), la feuille de route mondiale de mise en œuvre (GIR), les dossiers de mise en œuvre (iPACK) et le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de rétablissement (CRRIC) de la COVID-19. La réunion a ensuite convenu de la conclusion suivante :

APIRG/23 Conclusion 23/11 : *Recommandations du CART concernant les activités de l'AAO/SG*

Que, pour soutenir le redémarrage et la relance de l'industrie du transport aérien :

- a) Les États sont invités à assurer une mise en œuvre appropriée des recommandations de la CART concernant l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes ;
- b) Les États surveillent, documentent et signalent leurs progrès par l'intermédiaire du CRRIC ; et examinent les NOTAMS pour s'assurer de leur mise à jour au fur et à mesure de la reprise des opérations aériennes.

Analyse des lacunes dans les infrastructures de navigation aérienne

2.22 La réunion a discuté de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation pour l'Afrique en 2019, pour laquelle des informations ont été recueillies par le biais d'une enquête détaillée auprès des États, et complétées par des éléments provenant de la base de données de l'OACI et d'autres sources. Le questionnaire utilisé pour l'enquête et les résultats de l'atelier, ainsi que la méthodologie utilisée pour l'analyse des lacunes, ont été examinés lors de la réunion. La réunion a donc formulé la conclusion et la décision suivantes :

APIRG/23 Conclusion 23/12 : *Approbation du questionnaire d'enquête pour la réalisation de l'analyse des lacunes des infrastructures de navigation aérienne*

Que, pour harmoniser la conduite de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructure aéronautique, le questionnaire d'enquête relatif à l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes pour la conduite de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructure aéronautique est approuvé.

APIRG/23 Conclusion 23/13 : *Collecte de données pour l'analyse des lacunes de la navigation aérienne*

Que, pour accélérer la mise en œuvre des résultats de l'atelier d'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation pour l'Afrique de 2019,

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI font circuler des lettres aux États pour la collecte de données dans le cadre de l'exercice d'analyse des écarts sur 25 ans ; et
- b) Les États sont invités à répondre au questionnaire dès réception des lettres des États.

Le plan de navigation aérienne AFI

2.23 La réunion a pris note de la mise à jour du plan de navigation aérienne d'AFI et des processus de modification connexes. Les États ont été encouragés à examiner et à modifier, le cas échéant, les informations contenues dans les volumes I et II de l'ANP de l'AFI, conformément aux procédures d'amendement établies (PfA) de l'ANP de l'AFI; et à fournir en temps utile des contributions aux bureaux régionaux de la FASR et de la WACAF de l'OACI sur le volume III, une fois que la PfA est diffusé. La réunion a finalement été mise à jour sur la sixième édition du GANP avec le cadre ASBU mis à jour et la version initiale du cadre des éléments de base (BBB).

Les formulaires de déclaration de navigation aérienne AFI

2.24 La réunion a apprécié le travail effectué par le Secrétariat dans la mise à jour des formulaires de rapport de navigation aérienne (ANRF) d'AFI. Toutefois, il a été noté que les rapports des États de l'AFI sur les progrès de la mise en œuvre, demandés dans la conclusion 20/05 de l'APIRG, étaient encore limités et que le niveau des réponses aux enquêtes menées par les bureaux régionaux de l'OACI pour recueillir des informations sur la mise en œuvre de l'ASBU était encore très faible. Afin d'aider les États à remplir l'ANRF, la réunion a convenu de la conclusion suivante /

APIRG/23 Conclusion 23/14 : *Mise en place d'un mécanisme pour les rapports de navigation aérienne*

Que pour aider les États à remplir l'ANRF :

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI organisent un atelier pour sensibiliser les États sur le remplissage de l'ANRF à organiser d'ici le 31 mars 2021

- b) Les États mettent en place un mécanisme de collecte de données pour assurer la communication annuelle aux bureaux régionaux de l'OACI des mises à niveau, des améliorations et de la modernisation de la navigation aérienne, en particulier des informations sur l'état de mise en œuvre des modules ASBU.**

Base de données des déficiences de la navigation aérienne AFI

2.25 La réunion a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la conclusion 22/32 demandant à l'OACI d'accélérer l'opérationnalisation de la base de données AFI sur les lacunes de la navigation aérienne. La réunion a examiné le processus de gestion de l'AANDD élaboré par le Secrétariat (Appendice 5 du rapport de la réunion), visant à coordonner la collecte et la gestion des déficiences ainsi que la liste révisée des domaines de rapport minimums concernant l'AAO/SG.

2.26 La réunion a été mise à jour sur les travaux en cours visant à améliorer la base de données. En préparation de la formation des représentants des États, la réunion a été informée qu'une lettre des États, demandant la nomination ou la confirmation des points focaux qui se verront accorder des autorisations d'accès pour l'interaction avec l'AANDD, a été envoyée avec peu de réponses.

Contribution de l'AAO/SG au rapport annuel de l'APIRG

2.27 La réunion a pris note de la contribution de l'AAO/SG au rapport annuel de l'APIRG (ANR) et a rappelé la nécessité pour les États de faire rapport de manière efficace et en temps voulu, en améliorant le niveau d'information fourni aux bureaux régionaux de l'OACI en ce qui concerne la mise en œuvre. En plus des informations fournies par les États, les organisations internationales, y compris celles des usagers de l'espace aérien, des aéroports et des ANSP, devraient soutenir le Secrétariat en partageant des informations. La réunion a été informée qu'un questionnaire d'enquête a été soumis aux États afin de fournir des contributions pour la publication du premier ANR AFI.

Mandats, composition et programme de travail futur de l'AAO/SG

2.28 La réunion a été mise à jour sur la participation des États et des organisations aux activités des sous-groupes. En effet, peu d'États et d'organisations qui ont été identifiés pour fournir une expertise de base conformément à la conclusion 21/06 de l'APIRG, l'ont fait jusqu'à présent ; tandis que plusieurs nouveaux États ont montré en même temps leur intérêt à contribuer aux activités du sous-groupe. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

APIRG/23 Conclusion 23/15 : Nomination à la qualité de membre principal de l'AAO/SG

Que, afin de maximiser la participation active des États aux projets du GIRPA, les États désireux de contribuer aux activités du sous-groupe en tant que membres principaux, devraient envoyer des lettres de nomination avec les CV des candidats aux bureaux régionaux de l'OACI.

Résultats de la troisième réunion du sous-groupe « Gestion de l'infrastructure et de l'information » de l'APIRG (IIM/SG3)

2.29 La troisième réunion du sous-groupe « Gestion de l'infrastructure et de l'information » de l'APIRG (IIM/SG/3) s'est tenue de manière virtuelle du 12 au 14 octobre 2020.

2.30 La réunion a réuni deux cent quinze (215) participants comprenant des représentants de trente et un (31) États, cinq (5) fournisseurs de services de navigation aérienne (ASECNA, ATNS, GCAA, KCAA, SODEXAM) et deux (2) associations internationales de compagnies aériennes (AFRAA & IATA). Les discussions ont été menées en anglais et en français avec interprétation simultanée.

2.31 La réunion s'est déroulée en anglais et en français, avec interprétation simultanée, et a adopté et examiné huit (08) points de l'ordre du jour.

Examen des conclusions/décisions de la deuxième réunion du sous-groupe « Gestion de l'infrastructure et de l'information » de l'APIRG (APIRG IIM SG/2)

2.32 La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et des décisions de la deuxième réunion du sous-groupe IIM de l'APIRG, qui s'est tenue à Dakar (Sénégal) du 9 au 11 juillet 2018, et a noté que si certaines conclusions ont été mises en œuvre avec succès, d'autres doivent encore être complétées. La réunion a donc exhorté les États et les organisations à entreprendre la mise en œuvre effective des conclusions et des décisions en suspens de la deuxième réunion du SG IIM de l'APIRG et d'autres réunions précédentes.

2.33 La réunion s'est inquiétée du faible rythme de participation des membres de l'équipe de projet aux activités du projet et a noté l'absence de réponse aux demandes de coordination du projet formulées par le coordinateur de l'équipe de projet (PTC). Il a donc été demandé au Secrétariat de faire circuler la liste des équipes de projet IIM aux États et organisations et d'encourager les États à confirmer leurs candidats et à évaluer l'expertise, la disponibilité, l'engagement et la participation en tant que membres de l'équipe de projet.

2.34 La réunion a également encouragé les États à informer le Secrétariat en cas d'indisponibilité des experts désignés.

APIRG/23 Conclusion 23/16 : Participation aux activités des équipes de projet du SG IIM de l'APIRG

Il est conclu que ;

Afin d'accroître l'efficacité du travail du SG APIRG IIM,

- a) Les États et organisations membres du SG de l'APIRG IIM doivent :**
 - i) Mettre à jour le Secrétariat et confirmer les coordonnées de leurs candidats avant le 29 janvier 2021**
 - ii) Vérifier l'expertise, la disponibilité, l'engagement et la participation des experts qu'ils ont désignés**
 - iii) Profiter des outils de télétravail disponibles pour assurer leur participation effective et continue aux activités du sous-groupe MII et informer le secrétariat des cas d'indisponibilité des experts désignés ;**

- b) Le président et le vice-président du SG IIM de l'APIRG convoquent des réunions trimestrielles de coordination des PTC pour évaluer les progrès réalisés et identifier les défis, la première réunion devant avoir lieu avant le 14 janvier 2021.**

2.35 La réunion a été informée que les questionnaires d'enquête élaborés par certaines équipes de projet n'avaient pas encore été transmis aux États pour être complétés et a donc invité le Secrétariat à diffuser les documents d'enquête. Les États ont été invités à répondre aux questionnaires en temps utile et à prendre les mesures nécessaires pour que leurs experts participent efficacement et activement aux activités des projets IIM de l'APIRG

APIRG/23 Conclusion 23/16 : Coordination effective et efficace des activités des projets IIM

Il est conclu que ;

Afin de contribuer efficacement aux activités des projets IIM de l'APIRG et de garantir leur achèvement dans les délais,

- a) le Secrétariat distribue les questionnaires d'enquête sur les projets avant le 16 novembre 2020 ;**
- b) Les États doivent :**
 - i) répondre au questionnaire d'enquête avant le 31 mars 2021**
 - ii) prendre en permanence les mesures nécessaires à la participation effective et active de leurs experts aux activités des projets IIM APIRG**

Examen des résultats de la 22e réunion de l'APIRG

2.36 Les conclusions et les décisions de la réunion APIRG/22 qui s'est tenue à Accra, au Ghana, du 29 juillet au 2 août 2019 ont été présentées à la réunion, en particulier celles qui concernent les domaines liés à l'AIM, au CNS et au MET.

Questions relatives à l'AIM

2.37 Dans le domaine de l'AIM de la gestion de l'information aéronautique, la réunion a reçu une mise à jour sur le projet AIM visant à aider les États à mettre en œuvre un système de gestion de la qualité (QMS) dans un environnement AIM numérique/électronique par la création d'une « équipe AIM pour la région AFI ».

2.38 La réunion a été informée que le document de projet était en cours d'examen pour être soumis au Comité directeur du plan AFI pour un examen plus approfondi.

Questions relatives au CNS

2.39 La réunion a examiné les résultats de la réunion APIRG/22 concernant le domaine de la communication, de la navigation, de la surveillance et du spectre aéronautiques (CNS) et a salué les bons progrès de la mise en œuvre de l'AIDC, de l'AMHS et de l'espace ADS-B dans la région AFI.

2.40 La réunion a permis de discuter des différentes initiatives des États et de l'industrie. À cet égard, la réunion a convenu de la nécessité d'intégrer la mise en œuvre de ces initiatives régionales dans le cadre de l'approche des projets APIRG.

2.41 En outre, la réunion a discuté de la durabilité des infrastructures et des systèmes d'information aéronautiques, et a noté la nécessité de poursuivre et de renforcer la coopération et l'harmonisation en matière de planification et d'accélération de la mise en œuvre, de l'exploitation et de la surveillance des systèmes interconnectés.

APIRG/23 Conclusion 23/16 : *Coopération et harmonisation dans la planification, la mise en œuvre, l'exploitation et le suivi*

Il est conclu que ;

Afin de construire des infrastructures aéronautiques et des systèmes d'information durables, les États/Organisations :

- a) **Prendent les mesures et actions appropriées visant à intégrer leurs programmes/plans de mise en œuvre dans les initiatives régionales promues par l'approche des projets APIRG ;**
- b) **Renforcent la coopération et l'harmonisation en matière de planification et accélèrent la mise en œuvre, l'exploitation et la surveillance des systèmes interconnectés.**

Questions relatives au MET

2.42 Le Secrétariat a présenté les résultats de la réunion APIRG/22 dans le domaine de la météorologie aéronautique (MET) qui a mis l'accent sur le besoin de coordination dans le cadre du projet MET 2 et a informé la réunion que le Sénégal avait effectivement nommé deux experts pour jouer le rôle de coordinateurs d'équipe de projet pour le projet MET 2.

2.43 La réunion a également été informée des discussions de l'APIRG/22 concernant la diffusion des informations météorologiques dans le modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM). À cet égard, un résumé de l'atelier AFI IWXXM organisé les 15 et 16 septembre 2020 a été fourni à la réunion. L'atelier a souligné l'importance du document mondial adopté par le groupe d'experts de l'OACI sur le MET (METP) en 2016, intitulé « Directives pour la mise en œuvre de l'échange de données OPMET à l'aide de l'IWXXM », et a informé la réunion de la version préliminaire de l'AFI élaborée pour couvrir les besoins régionaux.

2.44 La réunion a également rappelé aux États les précédentes conclusions de l'APIRG et la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour accélérer le développement et la mise en œuvre des capacités IWXXM.

La conclusion suivante a été formulée :

Projet de conclusion 23/XX : *Lignes directrices AFI IWXXM et développement des capacités de traitement des données OPMET en format numérique*

Il est conclu que ;

Dans le cadre de la disposition de l'Appendice 3 de l'OACI relative à l'IWXXM, et pour améliorer l'échange de données OPMET en format numérique,

- a) **Le Secrétariat, avec l'appui des coordinateurs et des membres du projet MET 1, prenne les mesures et les dispositions appropriées pour que les lignes directrices AFI IWXXM, tel qu'elles figurent à l'Appendice E, soit finalisées et soumises à l'APIRG pour adoption, puis mises à la disposition des États au plus tard le 15 janvier 2021 ;**
- b) **Les États soient invités à accélérer le développement des capacités IWXXM pour l'échange de données OPMET en format numérique afin de respecter la date de mise en œuvre conformément à l'Appendice 3 de l'OACI ;**
- c) **Les États qui ont développé des capacités d'échange de données OPMET en format numérique soient encouragés à conclure des accords bilatéraux/multilatéraux pour tester leurs systèmes ; et**
- d) **COM Projet 2, à envisager la fourniture du manuel AFI AMHS et à intégrer un appendice axé sur le profil AMHS pour OPMET IWXXM conformément au manuel EUR AMHS.**

Coordination entre l'AAO et les IIMSG

2.45 La réunion a été informée que le document APIRG/22 traitait des questions techniques liées à l'étude de l'IATA sur le service mobile aéronautique (AMS) et la mise en œuvre de la communication et de la navigation basées sur les performances (PBCS) et a donc noté la nécessité d'accroître la liaison entre les deux sous-groupes de l'APIRG, à savoir les sous-groupes AAO et IIM. À cet égard, les PTC ont été encouragés à revoir régulièrement leur document de projet, dans le but d'identifier et d'agir sur les liens entre les projets IIM et les projets AAO et de faire circuler une matrice de liens entre les équipes de projets afin d'éviter les doubles emplois et d'assurer l'harmonisation de la mise en œuvre des modules et des filières ASBU.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Coordination des projets régionaux AAO et IIM

Il est conclu que ;

Afin de se conformer aux exigences opérationnelles de l'ANS,

- a) **chaque PTC, avec le soutien du Secrétariat, examine régulièrement le document de projet, identifie et agit en fonction des liens entre les projets IIM et les projets AAO et fait circuler une matrice de liens entre les équipes de projets ;**
- b) **Les équipes de projets identifient les actions de coordination à entreprendre afin d'éviter les doubles emplois et d'assurer l'harmonisation de la mise en œuvre des modules et des filières ASBU.**

Financement des projets IIM

2.46 La réunion a également été informée que l'APIRG 22 a discuté des questions liées aux mécanismes et aux possibilités de financement des projets IIM et a pris note du résumé des exigences de la Banque africaine de développement (BAD) dans sa contribution à l'APIRG/22.

2.47 Le résumé de la contribution de la Banque africaine de développement (BAD) à APIRG/22 a été présenté au sous-groupe. La présentation s'est concentrée sur les options de financement des projets régionaux qui devraient respecter les points suivants :

- a) Approche régionale privilégiée
- b) Participation du secteur privé est encouragée par le biais du PPP

- c) Cofinancement
- d) Projets inclus dans un plan directeur

2.48 En considération de la conclusion 22/34 de l'APIRG : *Organisation d'une table ronde pour le financement des projets de l'APIRG* approuvée par l'APIRG 22, la réunion a exhorté les équipes de projet à accélérer la finalisation de la documentation de lancement des projets et l'estimation des coûts des projets pour examen par l'APCC et l'APIRG en vue de leur financement.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Ensemble de projets IIM pour le financement

Il est conclu que ;

Afin de faciliter le financement des projets IIM,

- a) **les équipes de projet accélèrent la finalisation de la documentation de lancement du projet (description, organisation, mandat, analyse de rentabilité, plans, questionnaires, projets inter linkage...) et l'estimation des coûts du projet pour examen par l'APCC et l'APIRG ;**
- b) **l'APCC examine l'ensemble consolidé des projets IIM pour les soumettre à l'APIRG ;**
- c) **Le président de l'APIRG, avec l'aide du secrétariat et de l'AFCAC, fait la promotion de l'ensemble des projets IIM auprès des organismes de financement**

État d'avancement des projets régionaux IIM de l'AFI adoptés par l'APIRG

Projets de gestion de l'information aéronautique

2.49 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets AIM présentés par le Kenya, le PTC du projet AIM 1- *Évaluation et développement du système de gestion de la qualité appliqué à l'AIM dans les États AFI* et l'ASECNA au nom du Bénin, le PTC du projet AIM 2- *Mise en œuvre des systèmes d'échange d'informations aéronautiques (AIXM) (AFI)*.

2.50 Les équipes ont élaboré les documents du projet (description du projet, organisation du projet, questionnaire du projet...), ont planifié les activités associées aux produits livrables pour la période 2021-2023 et le projet AIM 1 a mené une enquête pour établir les niveaux de conformité et de mise en œuvre du système de gestion de la qualité AIM.

2.51 Il a été rappelé à la réunion qu'en tant que question technique impliquant des préoccupations d'interopérabilité, la réussite de la mise en œuvre d'AIXM nécessite la participation effective d'un ensemble d'experts suffisamment représentatifs de la région.

2.52 La réunion a demandé au Secrétariat de fournir des orientations sur la mise en œuvre des activités de l'équipe de travail dans l'AFI et de distribuer le questionnaire mis à jour pour que les États le remplissent avant la fin du premier trimestre de l'année 2021.

2.53 Les États ont été encouragés à nommer un ou plusieurs représentants AIM au PTC et à exprimer leur volonté de participer aux équipes de travail régionales du système de gestion de la qualité AIM en fournissant des experts en la matière.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Coordination et orientation de la mise en œuvre des activités de l'équipe de lancement de l'AIM dans les États AFI

Il est conclu que ;

Pour la bonne mise en œuvre des activités de « l'AIM Go-Team for the AFI Region » ;

- a) Le Secrétariat fournit au projet des conseils sur la mise en œuvre des activités de l'équipe de travail dans les États de l'AFI et distribue le questionnaire mis à jour pour que les États y répondent au plus tard le 31 mars 2021 ;
- b) Les États, compte tenu de la lenteur des progrès réalisés dans la mise en œuvre effective du système de gestion de la qualité dans la région de l'AIM, prennent les mesures nécessaires au plus tard le 14 janvier 2021 pour accélérer cette activité à travers
 - i) la désignation d'un ou de plusieurs représentants AIM au PTC et la transmission d'une copie au secrétariat de l'AIM ; et
 - ii) l'expression de leur volonté de participer aux équipes de travail régionales du système de gestion de la qualité AIM en fournissant des experts en la matière.

2.54 Au cours de cette réunion, il n'y a pas eu de rapport sur le projet AIM 3- *Mise en œuvre de la fourniture de données électroniques sur le terrain et sur les obstacles (e-TOD)* dans la région AFI, car le PTC désigné du **Nigeria** était absent et n'a pas donné d'informations sur le projet. Les mesures correctives à cet égard sont envisagées dans la conclusion 3/05 : *Opérationnalisation du projet IIM 2 du SG COM de l'APIRG et du projet 3 de l'AIM de la 3e réunion du IIM/SG.*

Systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautique et infrastructures et systèmes de spectre

Projets de COMMUNICATION

2.55 La réunion a permis de faire le point sur les travaux réalisés par les équipes de projet dans le domaine des services aéronautiques fixes et mobiles. Cette mise à jour a été fournie par le projet COM 1 du PTC du **Mali** - *Mise en œuvre de la communication sol/sol (ATS/DS, AIDC, VoIP)* ; le projet COM 3 du PTC de l'**Afrique du Sud** - *Mise en œuvre de la communication air/sol (données vocales HF/VHF, CPDLC)* ; l'**ASECNA** au nom du PTC du **Togo** pour le projet COM 4 - *Infrastructure intégrée de télécommunications aéronautiques* ; et la **Côte d'Ivoire** pour le projet COM 5 - *Évaluation de la cybersécurité et de la résilience du système de SNA dans la région AFI.*

2.56 Les PTC ont présenté à la réunion l'état d'avancement (élaboration des documents de base, achèvement de l'élaboration des questionnaires d'enquête...) des tâches assignées aux projets, ont identifié les défis et ont informé sur les actions futures prévues.

2.57 En vue de la coordination de l'harmonisation des projets, la réunion a décidé de créer une équipe centrale de coordination des équipes de projet chargée d'élaborer le plan directeur des projets IIM, de suivre toutes les activités des projets IIM et de fournir des rapports périodiques.

APIRG/23 Décision 23/XX : Développement du plan directeur des projets IIM

Il a été conclu que :

Afin de faciliter la mise en œuvre et le suivi de la planification des projets IIM, Une équipe centrale de coordination des équipes de projet (Afrique du Sud, Cameroun, Côte d'Ivoire et Ouganda) est mise en place avec l'aide du secrétariat sous la supervision du président et du vice-président pour élaborer le plan directeur des projets IIM d'ici le 31 juillet 2021 ; suivre toutes les activités des projets IIM et fournir des rapports trimestriels.

2.58 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet de sécurité et de résilience cybernétique des services de navigation AFI, 75 % des tâches définies dans le planning initial ayant été réalisées.

2.59 Un atelier régional de l'OACI sur la cybersécurité et la résilience des systèmes de navigation aérienne avec un exercice sur table s'est tenu au bureau régional de l'OACI à Nairobi, au Kenya, du 3 au 5 décembre 2019, afin d'encourager une culture de la cybersécurité qui favorise un cyberspace résilient et sûr pour l'ANS.

2.60 La réunion a mis l'accent sur la nécessité de] [...] poursuivre la formation du personnel technique pour renforcer ses capacités en matière de cybersécurité des systèmes de navigation aérienne.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Cybersécurité et résilience des systèmes de navigation aérienne

Il est conclu que :

Afin d'accroître les capacités du personnel technique des États et des organisations en matière de cybersécurité des systèmes de navigation aérienne, l'OACI, avec la collaboration de l'industrie dans le cadre du mécanisme APIRG, augmente son soutien aux activités visant à sensibiliser à la cybersécurité et à la résilience de l'ANS par le biais de webinaires/ateliers/séminaires sur la cybersécurité et la résilience des systèmes ANS pour la région AFI.

2.61 Au cours de cette réunion, il n'y a pas eu de rapport sur le projet COM 2 - *Mise en œuvre de la communication sol/sol (AFTN, AMHS)*, car le PTC désigné du Nigeria n'a fourni aucune information sur le projet.

Projet NAVIGATION

2.62 La réunion a été fournie par le PTC désigné par le Cameroun avec la mise à jour du projet de navigation. L'équipe a indiqué avoir finalisé l'élaboration d'un questionnaire visant à recueillir des informations sur l'infrastructure de radionavigation et de GNSS déployée, et à aider à identifier la disponibilité et la fiabilité de ces systèmes dans la région AFI.

Projet SURVEILLANCE

2.63 Le PTC du Ghana, dans le cadre du projet de surveillance, a signalé à la réunion l'achèvement effectif de l'élaboration du questionnaire d'enquête visant à recueillir des informations sur l'infrastructure de surveillance déployée ainsi qu'à accéder à la possibilité de partager les données de surveillance entre les États voisins.

2.64 Le PTC a fait état d'une initiative de partage des données de surveillance dans les espaces aériens le long du Golfe de Guinée entre quatre (4) ANSP, à savoir l'ASECNA, la Ghana Civil Aviation Authority (GCAA), la Nigeria Airspace Management Agency (NAMA) et la FIR Roberts. Les quatre ANSP ont signé un premier protocole de coopération (MoC) et disposent d'une feuille de route pour la mise en œuvre. Cette feuille de route a également été affectée par la pandémie de COVID-19. Bien que cette initiative ne couvre pas l'ensemble de la région AFI, nous pensons que les expériences acquises par une telle initiative peuvent être partagées avec d'autres États dans l'espoir que cela les encourage à suivre le mouvement.

Projet Spectre

2.65 L'état d'avancement du projet de gestion des fréquences aéronautiques - projet SPEC, y compris la portée et les actions menées, a été présenté à la réunion par l'Ouganda, PTC du projet. La réunion a noté les défis rencontrés par les membres de l'équipe du projet SPEC et a identifié le besoin de revoir le projet de mandat, la description du projet et le document de planification du projet.

2.66 La réunion a ensuite été informée du plan de travail préparatoire de l'UIT pour la CMR-23 (4 sujets et 19 points de l'ordre du jour), des résultats de la première réunion préparatoire de l'UAT pour la CMR-23 et a pris note des principaux enseignements tirés de la CMR-19, du plan de travail et de la direction de l'UAT pour la CMR-23 et des éléments du plan stratégique de l'UAT, y compris l'action COVID-19 de l'UAT, ainsi que des résultats de la 10e réunion du Groupe de travail du panel de gestion du spectre de fréquences de l'OACI (FSMP WG/10) qui s'est tenue du 17 au 26 août 2020, pour discuter du projet de position de l'OACI en vue de la Conférence mondiale des radiocommunications 2023 de l'Union internationale des télécommunications (CMR-23 de l'UIT).

Dans le cadre de la préparation de la CMR-23 de l'UIT, les conclusions suivantes ont été formulées :

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Préparation de la CMR-23 de l'UIT

Que,

- a) Afin de promouvoir la position de l'OACI et d'assurer la protection adéquate du spectre aéronautique,**
- b) les États et les organisations, lorsqu'ils disposeront de la position de l'OACI pour les points de l'ordre du jour de la CMR-23 de l'UIT sur les besoins en fréquences aéronautiques, commenceront dès que possible les travaux de préparation de la CMR-23 et, sur la base des enseignements tirés des dernières CMR, renforceront leur collaboration avec l'Association sous-régionale des régulateurs nationaux des télécommunications et travailleront en étroite collaboration avec l'UAT.**

Projet de météorologie aéronautique

2.67 Les PTC du projet MET 1, d'Afrique du Sud, et du projet MET 2, du Sénégal, ont présenté les activités de leurs projets et le projet de révision des mandats qui avait été élaboré. La présentation du projet MET 1 a également mis en évidence le faible niveau de participation des États aux tests SIGMET régionaux de l'AFI de 2019 et a souligné l'importance de la participation des États aux tests SIGMET de 2020.

2.68 En outre, la réunion a également pris note de la décision prise par le METP/4 de l'OACI concernant la directive de l'OMM pour la mise en œuvre du système de gestion de la qualité du MET

2.69 En outre, la réunion a adopté les mandats des projets MET 1 et MET 2 et leurs livrables pour 2021-2022 afin d'accélérer le travail assigné aux projets MET AFI IIM.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Adoption des mandats des projets MET 1 et MET 2 et de leurs livrables pour 2021-2022

Que,

Afin d'accélérer le travail assigné aux projets MET AFI IIM :

- a) **Les mandats des projets MET 1 et MET 2 proposés ainsi que les résultats attendus de ces projets sont adoptés tels qu'ils figurent dans les appendices XX ;**
- b) **Compte tenu de la décision 8/1 du METP/4 de l'OACI qui demande l'abandon du Manuel sur le système de gestion de la qualité pour la fourniture de services météorologiques pour la navigation aérienne internationale (Doc 9873 de l'OACI), les États et les organisations sont encouragés à ne plus utiliser le Doc 9873 de l'OACI et à recourir au numéro 1100 de l'OMM ;**
- c) **Les États et organisations AFI sont encouragés à participer aux tests annuels AFI SIGMET.**

Défis et obstacles

2.70 Les principaux défis relevés par les PTC dans la conduite des projets ont été identifiés comme suit, sans toutefois s'y limiter

- a) Les défis déjà identifiés par l'APIRG /22 ;
- b) La participation limitée des experts nommés dans les groupes ainsi que l'absence de réponse aux questionnaires par certains États ;
- c) Le manque de sensibilisation des membres de l'équipe aux sujets traités (cybersécurité et résilience des ANS, AMHS, VoIP, AIDC...) ;
- d) Les défis techniques de la connectivité des réseaux (via la téléconférence, GoToMeeting, Skype)

2.71 La réunion a invité le Secrétariat à diffuser les documents du questionnaire et a invité les États à répondre au questionnaire en temps utile et à prendre les mesures nécessaires pour que leurs experts participent de manière efficace et active aux activités des projets IIM de l'APIRG

Planification de la navigation aérienne, déficiences et rapports dans les domaines AIM, CNS et MET

Planification de la navigation aérienne e-ANP dans les domaines AIM, CNS et MET

2.72 Le Secrétariat a rappelé à la réunion de l'APIRG21 qui a partagé les résultats du séminaire régional de sensibilisation de 2017 sur le plan d'urgence pour les cendres volcaniques (VACP) de la Gestion du trafic aérien AFI (ATM), ainsi que la conclusion 21/35 de l'APIRG qui a exhorté les États à développer et à mener des exercices sur les cendres volcaniques en utilisant les orientations contenues dans l'annexe F du document 9766 de l'OACI (Manuel sur la surveillance des volcans des voies aériennes internationales (IAVW)).

2.73 Il a été rappelé à la réunion l'importance de la prise de décision concertée (MDP) et de l'implication de toutes les parties prenantes concernées pour atténuer les risques posés par les cendres volcaniques.

La conclusion suivante a été formulée :

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Élaboration de plans d'urgence pour les cendres volcaniques et conduite d'exercices sur les cendres volcaniques dans la région AFI

Il a été conclu que :

Compte tenu de la nécessité de fournir des informations aux compagnies aériennes et aux avions en route avant et pendant une éruption volcanique :

- a) Les observatoires nationaux des volcans figurant dans le tableau MET I-1 fournissent leurs coordonnées actualisées au Secrétariat d'ici le 29 janvier 2021 pour les partager avec les États/organisations ;
- b) Les États qui n'ont pas élaboré de plan d'urgence pour les cendres volcaniques et qui ont effectué des exercices sur les cendres volcaniques devraient le faire, en suivant les indications du plan d'urgence AFI pour les cendres volcaniques figurant à l'annexe H du plan d'urgence régional AFI pour les cendres volcaniques, avant le 30 juin 2021 ; et
- c) L'OACI aide à planifier et à mener un exercice régional coordonné sur les cendres volcaniques d'ici le 31 décembre 2021.

Déficiences de la navigation aérienne et rapports dans les domaines AIM, CNS et MET

2.74 Le Secrétariat a présenté un aperçu des développements les plus récents concernant la base de données des déficiences de la navigation aérienne (AANDD) de l'AFI, suite aux discussions de la réunion de l'APIRG22 sur l'AANDD et les exigences minimales de notification pour toutes les zones de navigation aérienne. Le rapport comprenait les activités entreprises par le Secrétariat pour identifier les domaines minimums de notification pour toutes les disciplines de la navigation aérienne, à savoir AIM, CNS, MET, AGA et ATM.

2.75 Afin de mettre en évidence les informations requises sur les déficiences de la navigation aérienne et les comptes rendus dans les domaines AIM, CNS et MET, le Secrétariat a présenté à la réunion les exigences minimales en matière de comptes rendus dans les domaines AIM, CNS et MET. Le Secrétariat a également indiqué qu'un atelier sera organisé pour sensibiliser les États à ces exigences minimales en matière de rapports ainsi qu'au fonctionnement de l'interface web de l'AANDD. Il a également été noté avec appréhension que certains États n'avaient pas désigné de représentants pour l'AANDD.

Initiatives des États et de l'industrie

2.76 Les États et les organisations ont fourni à la réunion des initiatives qui sont menées au niveau régional ou sous-régional.

2.77 Il a été rappelé à la réunion, qui a pris connaissance du fait que les informations des services de météorologie spatiale sont un support à la navigation aérienne internationale dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (Doc 9750), que les annexes 3, 15, PANS-ABC et PANS-ATM modifiées de l'OACI exigent l'inclusion de la fourniture de météorologie spatiale à partir de centres désignés.

2.78 Il a été signalé que l'Afrique du Sud (par le biais de l'Agence spatiale nationale sud-africaine -SANSa) est le centre régional de météorologie spatiale désigné pour la fourniture d'informations sur la météorologie spatiale aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et aux opérateurs nationaux et régionaux. À cet égard, l'Afrique du Sud (SANSa) a été invitée à diriger un nouveau projet MET de l'IIMSG pour s'occuper des tâches liées à la météorologie spatiale.

APIRG/23-Conclusion 23/XX : Mise en place d'un projet régional de météorologie spatiale

Il a été conclu que :

- a) Un projet IIM MET 3 de l'APIRG dénommé Space Weather Project est établi au sein de l'IIM SG pour guider la mise en œuvre de la disposition de l'Appendice 3 relative aux exigences de la météo spatiale dans la région AFI ;**
- b) L'Afrique du Sud, qui abrite le centre régional de météorologie spatiale AFI par l'intermédiaire de l'Agence spatiale nationale sud-africaine (SANSa), coordonne le projet IIM MET 3 de l'APIRG ; et**
- c) L'OACI, après réception du document initial du projet avant le 31 janvier 2021, lance un appel à candidatures pour les membres de l'équipe du projet auprès des États et organisations AFI intéressés.**

2.79 La réunion a également convenu que beaucoup de travail doit être fait par les États et les organisations afin de se conformer aux exigences de l'Appendice 3 de l'OACI concernant la fourniture de météorologie spatiale. La coordination entre le Centre régional de météorologie spatiale (SANSa) et les autorités réglementaires des États, les ANSP et les opérateurs a été soulignée comme un élément clé pour l'élaboration de plans d'action pour la mise en œuvre des exigences en matière de météorologie spatiale.

2.80 La réunion IIM du SG3 a donc conclu que le Secrétariat et le Centre régional de météorologie spatiale prendraient les mesures appropriées pour aider les États.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Élaboration de plans d'action pour la mise en œuvre des besoins en matière de météorologie spatiale

Que,

Sur la base de l'Appendice 3 de la convention de l'OACI, les exigences relatives à la fourniture de services de météorologie spatiale dans les plans de navigation aérienne,

- a) Les États/organisations examinent les implications des exigences de l'Appendice 3 en matière de météorologie spatiale pour les autorités réglementaires des États AFI, les ANSP et les politiques opérationnelles des opérateurs ;
- b) Le centre régional de météorologie spatiale (SANSA) désigné assure la liaison avec les autres institutions nationales concernées dans la région AFI afin de garantir une coordination efficace ;
- c) Le Secrétariat, avec le soutien du Centre régional de météorologie spatiale (SANSA) désigné, prenne les mesures appropriées pour aider les États à répondre aux exigences de mise en œuvre de la météorologie spatiale

2.81 L'IATA a présenté le groupe d'action pour la gestion de l'information aéronautique (AIM AG) de l'Afrique et de l'Océan Indien (AFI), un forum de collaboration multipartite et une initiative visant à identifier les déficiences et les défis de l'information aéronautique de l'AFI et, grâce à un engagement de collaboration entre les parties, à élaborer et à mettre en œuvre des recommandations et des mesures correctives. Les principaux membres sont l'OACI, l'IATA, l'IFAIMA et la CANSO.

2.82 La réunion a pris note de cette initiative et a encouragé le groupe à soutenir les projets de l'AIM sous l'égide de l'IIM SG de l'AIM en partageant les résultats et recommandations pertinents de l'AIM AG afin d'harmoniser les initiatives et activités en cours dans le domaine de l'AIM.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : Groupe d'action pour la gestion de l'information aéronautique en Afrique et dans l'océan Indien (AFI AIM AG)

Que,

Afin d'harmoniser les initiatives et les activités en cours dans le domaine de l'AIM :

- a) Les États souhaitant participer à l'AFI AIM AG doivent :
 1. Désigner leur(s) représentant(s) pour l'AIM AG et la plate-forme de collaboration des équipes Microsoft de l'AIM AG en envoyant un courrier électronique au secrétariat de l'AIM AG (kirkmanl@iata.org) ;
 2. Participer activement aux activités de l'AFI AIM AG ;
- b) L'AIM AG soutient les projets AIM de l'IIM SG en partageant les résultats et les recommandations de l'AIM AG

Projet 2 APIRG IIM SG COM - Mise en œuvre de la communication sol/sol (AFTN, AMHS) au Kenya

2.83 Le Kenya a fait état d'une mise en œuvre efficace de l'AMHS et a confirmé sa disponibilité à aider les centres voisins de Nairobi à s'interconnecter en tenant compte des enseignements tirés des défis rencontrés depuis 2014.

2.84 L'ASECNA a présenté à la réunion une mise à jour des projets régionaux sur l'infrastructure, les systèmes et le spectre des services aéronautiques, AIM et CNS d'AFI. À cet égard, des progrès ont été réalisés dans la transition AIS-AIM, grâce à la mise en œuvre de l'e-AIP et d'une plate-forme des NOTAM en ligne.

2.85 Des progrès ont également été constatés dans la mise en œuvre de l'infrastructure CNS, y compris la modernisation et l'interconnexion des réseaux VSAT (AFISNET, CAFSAT, NAFISAT/ SADC.2), la mise en œuvre de l'AMHS et de l'AIDC avec une connexion interrégionale (Dakar/Recife) et les discussions en cours avec l'Espagne et le Maroc, la conduite du projet ASECNA « SBAS pour l'Afrique et l'Océan indien » au stade préopérationnel ainsi que le projet ASECNA ADS-B qui englobe l'ADS-B au sol et dans l'espace.

2.86 Des initiatives de coopération ont été signalées, telles que la coopération dans le Golfe de Guinée (entre l'ASECNA, la GCAA, la NAMA et la FIR Roberts), la coopération dans la zone nord-ouest de l'AFI (ANWA), le SNMC et le protocole d'accord ASECNA/ATNS.

2.87 Il a été convenu qu'avec le soutien du Secrétariat, la coopération devrait être renforcée afin d'assurer l'interconnectivité des systèmes CNS pour la mise en œuvre de l'AIDC et de l'AMHS.

2.88 La réunion a pris note des informations et a encouragé les États et les organisations à accélérer la mise en œuvre de l'infrastructure et des services d'information aéronautiques CNS afin de parvenir à un espace aérien AFI sans faille et de renforcer la coopération pour l'amélioration de l'infrastructure et des systèmes aéronautiques CNS.

Déficiences de la navigation aérienne AFI - Généralités

2.89 La réunion a noté les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la conclusion 22/32 demandant à l'OACI d'accélérer l'opérationnalisation de la base de données AFI sur les déficiences de la navigation aérienne. La réunion a examiné le processus de gestion de l'AANDD élaboré par le Secrétariat (Appendice XX du rapport), visant à coordonner la collecte et la gestion des lacunes ainsi que la liste révisée des domaines de notification minimum **(Appendice XX)**.

2.90 La réunion a été mise à jour sur les actions en cours visant à améliorer la base de données. En préparation de la formation des représentants des États, la réunion a été informée qu'une lettre des États, demandant la nomination ou la confirmation des représentants qui se verront accorder des autorisations d'accès pour l'interaction avec l'AANDD, a été envoyée avec peu de réponses.

APIRG/23 Conclusion 23/XX : **Approbation du processus de gestion de l'AANDD et des domaines de rapport minimums et désignation des représentants**

Il a donc été conclu que afin de soutenir la mise en œuvre de la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et la notification des déficiences,

- a) le processus de gestion de la base de données des déficiences de la navigation aérienne AFI ainsi que les domaines de notification minimums révisés soient approuvés ;**
- b) Les États et les organisations qui ne l'ont pas encore fait sont invités à désigner d'urgence des représentants pour l'interaction avec l'AANDD**

Réponse de la CANSO au COVID-19

2.91 La CANSO a présenté à la réunion les initiatives prises par la CANSO Afrique pour aider les fournisseurs de services de navigation aérienne de la région à répondre à l'impact du COVID-19 sur la fourniture de services de navigation aérienne.

2.92 Prenant note du nombre de programmes de renforcement des capacités fournis sous forme de webinaires pour traiter de la formation du personnel, des mesures de récupération pour les ANSP telles que contenues dans le nouveau matériel d'orientation de la CANSO, et de la collecte de données sur le trafic aérien pour la détermination des tendances, la réunion a apprécié le travail effectué jusqu'à présent et a encouragé les États à tirer parti des informations disponibles de la CANSO.

Soutien de la CANSO à l'ASBU

2.93 La réunion a pris note du travail effectué par la CANSO pour promouvoir la mise en œuvre du Bloc Zéro de l'ASBU depuis le début du partenariat avec l'OACI sur l'initiative en 2014.

2.94 Prenant acte des très importants webinaires organisés au cours de l'année dans le cadre de la promotion de la sensibilisation aux éléments de l'ASBU à privilégier pour aider à la reprise de l'industrie aéronautique après la COVID-19, la réunion a encouragé la CANSO et d'autres parties prenantes à continuer à fournir davantage de programmes de ce type dans la région.

Format de rapport global

2.95 La réunion a pris connaissance du webinaire sur le format de rapport mondial (GRF), une méthodologie pour évaluer et rapporter les conditions de surface des pistes, organisé par la CANSO en partenariat avec l'OACI et d'autres parties prenantes clés le 27 mai 2020 pour sensibiliser la région à la mise en œuvre prévue.

2.96 Notant l'importance de ces programmes de sensibilisation, la réunion a demandé instamment que l'on encourage la tenue d'un plus grand nombre d'ateliers de sensibilisation pour aider la région à se préparer à une mise en œuvre efficace.

Les indicateurs clés de performance au niveau des États et des régions pour les projets de l'APIRG sont alignés sur le cadre de l'ASBU

2.97 La réunion a été informée de l'approche ciblée adoptée par le Kenya pour traiter les indicateurs clés de performance (KPI) des projets APIRG alignés sur le cadre de l'ASBU.

2.98 La réunion a pris note des informations fournies selon lesquelles le Kenya, motivé par la nécessité d'une gestion des performances de ses services de navigation aérienne fondée sur les données, a élaboré un cadre de mesure et de suivi des performances opérationnelles des ANS dans le cadre du plan directeur de l'espace aérien kenyan pour 2015-2030 afin de faciliter la mesure et le suivi des tendances, des valeurs ajoutées et des avantages réels de la mise en œuvre des divers modules de mises à niveau du système de l'aviation (ASBU) et du plan de systèmes de gestion de la sécurité.

2.99 La réunion, en prenant conscience du fait que les avantages maximums qui peuvent être tirés d'un tel système nécessitent une approche régionale qui peut permettre un examen conjoint des performances agrégées au sein de la région, a encouragé les États à adopter une culture de communication et de mesure des données de performance dans le cadre de la mise en œuvre de l'ASBU et à envisager la possibilité d'établir un mécanisme de partage de la collecte des données de performance au niveau sous-régional et/ou régional.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : SÉCURITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN RVSM

Travaux de l'ARMA pour assurer l'utilisation continue de l'espace aérien RVSM

3.1 La réunion a pris connaissance des commentaires de l'ANC et du Conseil sur le rapport APIRG/22, qui fait état des préoccupations exprimées par la Commission de navigation aérienne sur la sécurité de l'espace aérien RVSM, et a notamment souligné que l'évaluation des risques de collision de l'AFI pour 2017 était environ 1,6 fois plus importante que celle de 2016. En outre, la réunion a rappelé que le Conseil s'est déclaré préoccupé par le fait que l'effet combiné de l'augmentation des probabilités de chevauchement vertical était dû à des passages à niveau inappropriés et à des vols à des niveaux erronés.

3.2 La Commission a noté avec inquiétude que les États membres de l'AFI ne soumettent pas de données RVSM au bureau de l'ARMA sur une base mensuelle. L'attention de la réunion a été attirée sur la préoccupation du Conseil concernant le fait que les États ne soumettent pas de données RVSM au bureau de la RMA sur une base mensuelle et a donc appelé l'APIRG/RASG-AFI à répondre à ces préoccupations.

3.3 La réunion a été informée de l'atelier conjoint de l'OACI et de l'ARMA et des actions visant à relever les défis actuels et à inverser éventuellement la tendance, notamment la mise à jour et la formation des représentants RVSM nationaux ; et la mise en place de mesures efficaces pour assurer la soumission mensuelle des données RVSM à l'ARMA. La réunion a réaffirmé que la responsabilité de la soumission des données RVSM à l'ARMA reste du ressort des États, et a donc exhorté les États qui délèguent la fourniture de l'ATS à une agence ou à un autre État contractant, à veiller à ce qu'un mécanisme viable soit établi pour s'acquitter de cette responsabilité, et à s'assurer que des preuves de conformité sont fournies à l'État.

3.4 La réunion a noté que si la fonction de soumission des données RVSM mensuelles à l'ARMA peut être déléguée à un prestataire de l'ANS, les fonctions et responsabilités concernant l'approbation des RVSM et la surveillance de la hauteur doivent être assumées par les autorités réglementaires. Par conséquent, les États peuvent avoir plus d'un représentant afin de répondre à la double exigence de fournir les informations requises à l'ARMA.

3.5 La réunion s'est inquiétée du fait que le risque total pour 2018 ne s'est pas amélioré et a appelé les États et l'OACI à prendre des mesures concrètes pour remédier à la situation. En conséquence, les actions énumérées ci-dessous ont été identifiées :

- a) Les 48 États de l'AFI sont invités à se conformer aux recommandations du Doc 9930 de l'OACI ;
- b) Les 27 FIR sont invitées à soumettre des données d'évaluation de la sécurité RVSM à intervalles mensuels, afin que les diverses tâches d'évaluation de la sécurité soient entreprises et menées à bien conformément aux dispositions de l'OACI ;
- c) Les États devraient veiller à ce que la surveillance de la hauteur soit effectuée régulièrement et en permanence, car l'erreur du système altimétrique est un risque catastrophique invisible qui peut être évité en veillant à ce que les exploitants se conforment à la surveillance régulière de la hauteur conformément à l'annexe 6 de l'OACI pour les exigences de surveillance à long terme ;
- d) Les États doivent désigner des représentants pour les RVSM et mettre à jour l'ARMA à l'aide d'un formulaire F1 d'ici le 31 décembre 2020. Chacun des 48 États de l'AFI doit avoir un représentant pour le RVSM, qu'il gère ou non son propre espace aérien supérieur ;
- e) Les États membres de l'AFI qui ne l'ont pas encore fait doivent publier l'AIP SUPP d'ici le 31 décembre 2020 pour la mise en œuvre de la SLOP le **25 février 2021**, afin que la remise de sécurité soit ajoutée à la prochaine évaluation du risque de collision. Les orientations relatives à la mise en œuvre de la SLOP dans les zones de surveillance et d'acheminement aléatoire seront publiées dans la circulaire 354.

3.6 Réagissant à l'appel lancé par le Conseil à l'APIRG/RASG-AFI pour qu'il réponde à ces préoccupations, la réunion et le président de l'APIRG en particulier ont exprimé leur déception quant au fait que certaines questions telles que la soumission mensuelle des données RVSM à l'ARMA, qui n'est ni trop compliquée ni trop difficile pour les États, ne sont pas traitées pour assurer la conformité, et ont donc exhorté les États à s'efforcer de satisfaire à cette exigence.

APIRG/23 Conclusion 23/xx : Nomination des représentants RVSM et soumission des données à l'ARMA

Il a été conclu que :

Les États qui ne l'ont pas encore fait doivent désigner des représentants pour le RVSM et mettre à jour l'ARMA à l'aide d'un formulaire F1 d'ici le 31 décembre 2020.

APIRG/23 Conclusion 23/xx : Mise en œuvre de la SLOP comme moyen d'intégration pour la CRA/15

Il a été conclu que :

Les États de l'AFI qui ne l'ont pas encore fait doivent publier un AIP SUPP d'ici le 31 décembre 2020 pour la mise en œuvre de la SLOP le 25 février 2021, pour l'intégration de sécurité à ajouter à la quinzième évaluation du risque de collision.

Surveillance AFI PBCS

3.7 La réunion a rappelé la conclusion 22/12 de l'APIRG concernant la mise en place d'un système de surveillance et de communication basé sur les performances (PBCS) de l'AFI. En conséquence, la surveillance AFI PBCS doit être établie dans le cadre du mécanisme de surveillance AFI RMA. L'ARMA a informé la réunion que bien que sa fonction et ses responsabilités pour le PBCS aient le même but que le RVSM, le mécanisme est un peu différent. Les fonctions et responsabilités de l'AFI PBCS énumérées ci-dessous ont été ajoutées à la liste des responsabilités de l'ARMA :

- a) Recevoir des rapports de non-conformité (cf. Doc 9869) aux RSP180 et RCP240 de la part des ANSP AFI et transmettre les rapports à la RMA associée à l'État de l'opérateur/avion respectif ;
- b) Recevoir et tenir à jour les dossiers des approbations RCP et RSP délivrées par les États d'exploitation/enregistrement associés à la responsabilité actuelle de l'État et intégrer dans la base de données élargie des approbations RVSM/PBCS et suivre, le cas échéant, les cas d'aéronefs non approuvés identifiés dans l'espace aérien PBCS. Cela serait déterminé en augmentant la vérification mensuelle des approbations RVSM existantes pour y incorporer une vérification similaire des approbations PBCS lorsque celles-ci ont été incluses dans le plan de vol mais qu'aucun dossier d'approbation n'est détenu par les RMA ;
- c) Vérifier la conformité aux exigences des États en matière de PBCS applicables aux RMA ayant des zones de responsabilité désignées qui comprennent l'espace aérien où le PBCS est mis en œuvre ; et
- d) Partage des dossiers des approbations RCP et RSP entre les RMA conformément aux pratiques actuelles de partage des approbations RVSM pour la capacité des États/ANSP à vérifier que les exploitants d'aéronefs déposant des capacités PBCS dans le plan de vol sont autorisés à le faire.

3.8 La réunion a rappelé la conclusion 22/13 (a) de l'APIRG qui appelle les États à entamer le processus de pré-mise en œuvre en élaborant des politiques qui seront en phase avec l'adoption de la RSP180 et de la RCP 240. En outre, il a été présenté à la réunion le **formulaire ARMA F2** révisé de l'**Appendice X**, à utiliser pour l'approbation et les modifications d'un exploitant ou d'un aéronef pour les opérations RVSM, et le **formulaire ARMA F3** de l'**Appendice Y**, que les États sont tenus d'utiliser pour le retrait de l'approbation RVSM d'un exploitant ou d'un aéronef, dont des copies doivent être soumises à l'ARMA par la méthode la plus appropriée.

3.9 À la demande de l'OACI, des copies des modèles des formulaires ARMA F2 et F3 dûment remplis ont été présentées aux participants pour permettre aux représentants RVSM des États désignés de les remplir correctement. De ce qui précède, la conclusion suivante a été adoptée.

APIRG/23 Conclusion 23/xx : Adoption des nouveaux formulaires ARMA F2 et F3

Que, les nouveaux formulaires F2 et F3 de l'ARMA, qui comprennent à la fois les approbations RVSM et PBCS, sont adoptés pour être utilisés par les États, selon le cas, pour l'approbation, la modification et le retrait des RVSM/PBCS.

Grands écarts de hauteur transrégionaux

3.10 La réunion a été informée du problème des grands écarts de hauteur (LHD) aux limites de la région MID et de la région AFI, qui continue de préoccuper l'ARMA. Il existe trois points chauds entre l'Agence régionale de surveillance AFI (ARMA) et le MID RMA (MRMA) où des défaillances de coordination transrégionale se produisent régulièrement. La FIR de Sanaa soumet quotidiennement de nombreux rapports LHD pour trois FIR de la région AFI, à savoir la FIR de Mogadiscio, la FIR d'Asmara et la FIR de Djibouti, principalement en raison d'erreurs de coordination du transfert de contrôle ATC dues à des facteurs humains, qui sont appelées LHD catégorie E.

3.11 La réunion a rappelé le retour d'information de la Commission sur les informations relatives aux grands écarts de hauteur (LHD) signalés par la Somalie dans la FIR de Mogadiscio, notant à au moins 51 LHD signalés à l'Agence régionale de surveillance (RMA) de la MID pour les avions sortant de la FIR de Mogadiscio vers la FIR de Sanaa au cours du seul mois d'août 2019. Il a également été noté que l'AFI RMA (ARMA) ne reçoit actuellement aucune donnée RVSM ni aucun rapport LHD de la Somalie.

3.12 La réunion a été informée des diverses mesures prises pour remédier aux événements, notamment une réunion entre l'ARMA et le MRMA le 19 octobre 2020, et plusieurs réunions de coordination initiées par les bureaux de la FASR et du MID et auxquelles ont participé les FIR d'Addis, de Sanaa et de Mogadiscio, avec la participation de l'IATA, ainsi que des interventions de haut niveau du directeur régional de la FASR auprès des directeurs généraux de Djibouti et de l'Érythrée. Les actions susmentionnées ont conduit à la révision des procédures ATC et à la révision des lettres d'accord ATC entre les unités ATC adjacentes. En outre, la Somalie a commencé à soumettre des déclarations mensuelles de données RVSM à l'ARMA et répond de plus en plus au bureau de la FASR de l'OACI sur de nombreuses questions relatives à la gestion du trafic aérien.

3.13 La réunion a demandé instamment aux bureaux FARS et MID de l'OACI et aux agences régionales de surveillance de continuer à engager les autorités ATS appropriées pour les trois FIR et d'aider les RMA à assurer une nouvelle réduction des écarts de hauteur transrégionaux.

APIRG/23 Décision 23/xx : Réduction des grands écarts de hauteur transrégionaux

Il a été conclu que :

Les bureaux FARS et MID de l'OACI et les agences régionales de surveillance AFI et MID continuent à engager les autorités ATS appropriées des FIR d'Asmara, de Djibouti, de Mogadiscio et de Sanaa, et à les aider à prendre les mesures appropriées pour une réduction significative du nombre élevé de déviations transrégionales de grande hauteur.

Mise en place d'un centre de supervision opérationnelle à l'ASECNA

3.14 L'ASECNA a informé la réunion des activités en cours au sein de l'Agence pour la mise en œuvre, au nom de ses États membres, de la création d'un centre de supervision opérationnelle pour le suivi des paramètres de performance des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien afin de faciliter le déploiement de la communication et de la surveillance basées sur les performances (PBCS), de la navigation basée sur les performances (PBN), de la gestion de la capacité de l'espace aérien et de la gestion des flux de trafic aérien par le biais de l'ATFM et de la gestion des flux de trafic aérien (SWIM).

3.15 Les principales fonctions du centre de supervision opérationnelle qui permettra à l'ASECNA d'avoir une vue globale centralisée des opérations de navigation aérienne dans tout l'espace aérien sont les suivantes :

- la supervision centralisée du système automatisé de gestion du trafic aérien ;
- la gestion centralisée des plans de vol ;
- la gestion des flux de trafic et des capacités
- le contrôle des performances des moyens de communication et de surveillance du PBCS ;
- la compilation centralisée des données RVSM et leur transmission à l'ARMA ;
- la gestion des situations d'exception et d'alerte dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage.

3.16 L'ASECNA a informé la réunion de la volonté de ses États membres de renforcer la collaboration et le partage des données collectées entre ce centre de surveillance et l'ARMA et les autres prestataires de services de navigation aérienne de la région

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES QUESTIONS RELATIVES À LA NAVIGATION AÉRIENNE

4.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a été informée des progrès réalisés dans le développement et la mise en œuvre du service ANS et de l'infrastructure CNS de soutien.

Mise en œuvre de la multilatération (MLAT) pour faciliter la surveillance de porte à porte

4.2 Le Kenya présente à la réunion les progrès réalisés par l'Autorité de l'aviation civile du Kenya (KCAA) dans la mise en œuvre du module ASBU BO-75 (sécurité et efficacité des opérations de surface) dans le cadre du domaine d'amélioration des performances (opérations aéroportuaires) par la mise en œuvre de la MLAT sur quatre aéroports qui n'ont pas été facilités par le radar de surveillance des mouvements de surface (SMR).

4.3 L'objectif du projet est de fournir des applications de surveillance des surfaces aéroportuaires pour le contrôle au sol et des aéroports, y compris des données dérivées des aéronefs pour les outils de gestion du trafic aérien au sol, la connaissance de la situation, y compris le balisage des obstacles, les opérations de faible visibilité des aéroports, la surveillance de pistes multiples.

Le système est conçu pour soutenir également la détection des conflits au sol en fournissant des mises à jour fréquentes des positions des avions et des véhicules, permettre la surveillance des avions et des véhicules et fournir une protection contre les incursions sur piste, surveiller les opérations de roulage dans des conditions de visibilité minimale.

SBAS pour l'état de développement de l'Afrique et de l'Océan indien

4.4 L'ASECNA a présenté à la réunion son programme « SBAS pour l'Afrique et l'océan Indien » (A-SBAS) visant à améliorer les opérations de navigation et de surveillance, et à répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien. Il a été rapporté que sous la coordination de l'ASECNA et avec le soutien de l'Agence spatiale française (CNES) et de l'Agence spatiale européenne (ESA), un réseau dédié de stations GNSS, appelé SAGAIE, a été déployé pour collecter et traiter des données GNSS réelles provenant des constellations de base pour les études de faisabilité spécifiques à la région AFI.

4.5 Le plan de fourniture de services en trois étapes a été présenté à la réunion et la conformité du signal dans l'espace avec les SARP correspondantes de l'annexe 10 de l'OACI ainsi qu'avec les normes minimales de performance opérationnelle (MOPS) de la RTCA (Radio Technical Commission for Aeronautics) et de l'EUROCAE (Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile) a été exposée.

4.6 Il a également été signalé que le service pré opérationnel était effectif depuis septembre 2020, dans le but de procéder à des essais techniques, de renforcer les compétences opérationnelles et d'entreprendre des démonstrations sur le terrain avec des compagnies aériennes partenaires (ASKY, Air Côte d'Ivoire, Air Sénégal, Air France, Emirates...) et d'illustrer les avantages des futurs services opérationnels SBAS de sécurité de la vie.

4.7 L'ASECNA a recommandé l'accélération de la fourniture de services SBAS dans la région AFI, sur la base du « SBAS pour l'Afrique et l'Océan indien » et de toute autre initiative qui pourrait voir le jour, afin de permettre aux utilisateurs intéressés de profiter dès que possible des avantages en matière de sécurité, d'efficacité et d'environnement, les services de navigation existants continuant à être fournis à des utilisateurs non intéressés, auxquels aucun mandat SBAS ne devrait être appliqué.

4.8 L'ASECNA a également préconisé de ne pas restreindre les opérations de manière injustifiée en raison du manque d'équipements SBAS et de ne pas imposer de coûts liés au SBAS, directement ou indirectement, aux usagers de l'espace aérien qui n'utilisent pas cette technologie.

Report de la mise en œuvre d'EGNOS dans l'AFI

4.9 L'AFRAA a fait part à la réunion des préoccupations de l'Association des compagnies aériennes africaines concernant l'exigence d'infrastructure SBAS pour couvrir l'ensemble de l'espace aérien de l'AFI et les défis en matière d'équipement de bord contre l'effet dévastateur de COVID-19 sur le secteur de l'aviation en Afrique.

4.10 La réunion a été informée des résultats des enquêtes menées par le Comité des opérations techniques et de la formation de l'AFRAA sur l'infrastructure de quatre systèmes SBAS, notamment WAAS, EGNOS, MSAS et GAGAN, mis en œuvre respectivement aux États-Unis, en Europe, au Japon et en Inde, dont elle résulte.

4.11 L'AFRAA a indiqué que, d'après les quatre examens de la SBAS ci-dessus, l'Afrique étant un vaste continent, il faudrait pour la mise en œuvre complète de la SBAS, une infrastructure plus étendue que les infrastructures combinées des États-Unis, de l'Europe, du Japon et de l'Inde. En effet, la masse continentale de l'Afrique accueille les États-Unis, l'Europe, le Japon, l'Inde et la Chine. Les zones des États-Unis et de la Chine se situent à peu près à 9,6 millions de km².

4.12 L'AFRAA a également informé la réunion qu'au-delà des coûts d'infrastructure, les compagnies aériennes africaines investiraient jusqu'à 50 millions de dollars US pour une flotte de 250 avions à réaction opérant sur le continent uniquement lorsque l'aviation doit rétablir la confiance du voyageur dans le cadre de la COVID-19.

4.13 Il a été rappelé à la réunion que dans le cadre de la mise en œuvre des projets phares de la CUA tels que l'AfCFTA et la SAATM visant à accélérer la récupération de COVID-19 et à soutenir le développement de l'aviation, il est impératif de proposer des tarifs aériens abordables pour stimuler la croissance du trafic et des tarifs compétitifs nécessitent les efforts de coopération de toutes les parties prenantes. Par conséquent, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les autorités de l'aviation civile devraient, dans leur stratégie et leurs programmes d'investissement, accorder la priorité à l'amélioration de leur productivité respective afin de réduire sensiblement les coûts d'exploitation pour que les passagers bénéficient de tarifs aériens réduits en Afrique.

4.14 La réunion a salué les présentations sur le sujet et a reconnu l'intérêt des SNBA à fournir un service de sauvegarde de la vie. Toutefois, des questions en suspens concernant la fourniture d'infrastructures sur le continent, leur maintenance et la rentabilité du déploiement ont été soulevées.

4.15 L'AFCAC, qui a été chargée par la conclusion 22/39 de l'APIRG 22 de mener une analyse coûts-avantages (ACA) et la Commission de l'Union africaine (CUA) ont informé la réunion que l'ACA sera lancée début 2021 et achevée fin juin 2021, et que les résultats seront présentés aux parties prenantes pour la prise de décision, y compris la mise à jour de la stratégie GNSS de l'AFI. En outre, l'AFCAC a exhorté les administrations et les organisations, y compris l'industrie, à se montrer coopératives en fournissant des données de lignes qui seront recueillies par le consultant pour effectuer l'analyse coûts-avantages.

4.16 Le secrétariat a informé la réunion de l'organisation d'un atelier technique auquel participeront les parties prenantes telles que les utilisateurs (IATA, AFRAA), les fournisseurs de services de navigation aérienne, le JPO, la CUA, l'AFCAC et l'OACI après cette réunion du groupe de travail sur les systèmes de navigation aérienne, afin de faciliter l'échange d'informations et le renforcement des capacités en matière de systèmes de navigation aérienne.

4.17 Il a donc été convenu que l'AFCAC devrait accélérer la réalisation de l'analyse coûts-avantages et fournir les résultats avant la date proposée de fin juin 2021, avec le soutien des États et organisations invités à fournir au consultant les données requises.

Feuille de route ATFM CANSO de Mombasa

4.18 La réunion a permis d'évaluer les développements depuis l'adoption DE LA FEUILLE DE ROUTE AFTM CANSO DE MOMBASA le 6 août 2018, une initiative sous les auspices de CANSO Afrique pour soutenir la mise en œuvre de l'espace aérien sans couture dans la région africaine, conformément aux conclusions des APIRG 21 et 22 sur l'espace aérien sans couture pour l'Afrique.

4.19 La réunion a noté avec satisfaction les résultats des webinaires organisés en 2020, pour aider les États à renforcer leurs capacités à comprendre le concept de gestion des flux de trafic aérien (ATFM), et a encouragé les États et les ANSP à utiliser ces connaissances pour élaborer des plans nationaux de mise en œuvre de l'ATFM.

Espace aérien supérieur fluide dans la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC)

4.20 La réunion a été mise à jour sur les progrès réalisés par les États partenaires de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) dans la mise en œuvre de l'espace aérien supérieur fluide au-dessus de l'espace aérien de six (06) États partenaires, ce qui est conforme à l'objectif de sécurité 13 d'Abuja.

4.21 Prenant note que pour réaliser l'interopérabilité souhaitée des systèmes de surveillance et réduire la charge de travail des pilotes et du contrôle du trafic aérien, la mise en œuvre du plan de gestion des codes SSR révisé était nécessaire, la réunion a demandé instamment à l'OACI d'accélérer le processus de mise en œuvre du CMP SSR de l'AFI pour le conclure d'ici le premier trimestre 2021.

Activités régionales et interrégionales

4.22 La réunion a fait le point sur la deuxième réunion de coordination atlantique (ACM/2) qui s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal (Canada), du 18 au 20 février 2020 sous les auspices du directeur du Bureau de la navigation aérienne, avec le soutien de l'ANB en tant que Secrétariat, du Bureau de l'Afrique occidentale et centrale (WACAF), du Bureau régional pour l'Europe et l'Atlantique Nord (EUR/NAT) et du Bureau régional pour l'Amérique du Sud (SAM), et avec la participation de tous les présidents des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI concernés.

4.23 La réunion a réitéré le besoin de coordination et d'harmonisation entre les régions de l'Atlantique Nord (NAT) et l'Atlantique Sud (SAT), en soulignant la nécessité d'une coordination entre les régions voisines et la nécessité de consolider la vision de la SAT et la poursuite de l'harmonisation entre les régions de la NAT et la SAT.

4.24 Il a été noté que l'ACM / 2 a traité divers sujets tels que les essais ASEPS, ADS, PBCS, AMHS, CPDLC, AIDC et la surveillance de la sécurité de l'espace aérien, a examiné les plans, les projets et les essais en cours présentés par les parties prenantes et a souligné le besoin urgent de :

- a) l'harmonisation et la coordination interrégionale pour améliorer les opérations à distance / océaniques dans tout l'espace aérien atlantique ;
- b) une réduction de la complexité afin de permettre la capacité requise ;
- c) apporter des avantages à toutes les parties prenantes (compagnies aériennes - ANSP) tout en augmentant la sécurité ;

- d) adopter le changement et développer une structure qui améliorerait la mise en œuvre harmonisée avec la participation des États, des ANSP et d'autres acteurs de l'aviation.

4.25 La réunion a été informée des activités du SAT depuis la réunion ACM / 1, ainsi que des activités et des résultats de la dernière réunion SAT/24 (juin 2019). Il a été noté que les travaux d'harmonisation du plan d'urgence avaient été achevés par l'OACI. Cependant, les membres du SAT ont été invités à mener à bien leurs actions, y compris la nomination des représentants et l'alignement sur les plans d'urgence nationaux pour l'ATM.

4.26 La réunion a lancé un processus d'alignement de la vision SAT et CONOPS avec la vision NAT2030 et a indiqué que des mises à jour de la vision SAT et CONOPS seront présentées lors de la réunion SAT / 25.

4.27 La réunion a examiné l'élaboration d'un plan de mise en œuvre d'une structure de travail révisée du SAT qui comprendrait des mécanismes de pilotage de la mise en œuvre et de supervision de la sécurité. Il a été recommandé d'appliquer une approche à trois niveaux, y compris un organe de haut niveau et des niveaux de coordination, technique et de gestion de la sécurité. En conséquence, l'ASECNA et la France ont été priées d'élaborer et de soumettre au Secrétariat des propositions comprenant la structure, le concept d'opérations (CONOPS), le document de vision et les termes de référence connexes, à distribuer à toutes les parties prenantes de la SAT pour examen et approbation par la SAT / 25. Le projet de manuel SAT à l'Appendice X a été élaboré par l'ASECNA et la France, et distribué aux parties prenantes SAT pour examen et commentaires.

4.28 La réunion a rappelé aux États de la région SAT qu'il leur incombe de soumettre leurs rapports d'incidents, y compris les rapports sur les grands écarts d'altitude, ainsi que les rapports mensuels de données aux agences de surveillance régionales respectives.

4.29 La réunion a reconnu les progrès réalisés par l'ACM, a félicité le NAT et le SAT pour leur coopération et leur soutien continus entre les États et les parties prenantes, et a préconisé une collaboration continue entre tous les partenaires. L'ASECNA a exprimé sa satisfaction de la coopération avec les membres du NAT et du SAT en ce qui concerne les essais en cours et la mise en œuvre de nouveaux systèmes et opérations.

4.30 La réunion a été informée de l'inspiration fournie par la coopération NAT/SAT qui a abouti et a contribué à l'aide apportée à l'île Maurice dans la mise en œuvre du SLOP et l'impulsion à une collaboration similaire pour l'océan Indien. La réunion a félicité la FAA des États-Unis pour avoir procuré des équipements à l'ARMA afin de faciliter la prestation de ses services de surveillance.

Sur la base de ce qui précède, la réunion a adopté la conclusion suivante :

Conclusion 23/xx APIRG/23 : Harmonisation et amélioration des services du trafic aérien sur l'ensemble de l'Atlantique

Il est conclu que ;

- a) **Les États de la région SAT et les parties prenantes sont invités à mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'harmonisation et à l'amélioration des services du trafic aérien sur l'ensemble de l'Atlantique ;**

- b) **Les États de la région SAT et les parties prenantes examineront la structure de travail proposée à l'appendice X et transmettront leurs commentaires au Secrétariat ;**
- c) **Les États de la région SAT sont priés de soumettre leurs rapports d'événements, y compris les rapports sur les écarts de grande altitude, ainsi que les rapports mensuels de données aux organismes de surveillance régionaux respectifs ;**
- d) **Les États de la région SAT et les parties prenantes fournissent des orientations supplémentaires sur la collaboration entre les différentes régions de l'OACI afin de faciliter l'amélioration des services de trafic aérien sur l'ensemble de l'Atlantique.**

Collaboration RHWAC / MWO expérimentation et développement du RHWAC de Dakar

4.31 L'ASECNA a présenté les résultats de l'expérience de coordination EUR-MED / AFI menée par l'ASECNA en collaboration avec Météo France dans le cadre des travaux du Groupe de travail du Panel MET de l'OACI sur l'information météorologique et le développement des services (METP WG-MISD). La réunion a pris note de cette initiative et l'a adoptée et a convenu que, dans l'intérêt de tous les États concernés, cette initiative de l'ASECNA serait incluse dans les tâches du SIGMET du projet MET de l'IIMSG 1.

4.32 En réponse à la demande d'ASCENA concernant les préparatifs liés à la création éventuelle du Centre consultatif régional sur les conditions météorologiques dangereuses de Dakar (RHWAC), la réunion a pris note des travaux en cours dans le cadre du volet du groupe de travail du METP sur le RHWAC relatif à l'élaboration des exigences en matière de fourniture d'informations sur les phénomènes météorologiques dangereux. Ces travaux comprennent l'élaboration d'un concept d'opérations, ainsi que la définition des exigences fonctionnelles et de performance préliminaires pour les systèmes permettant de fournir ces informations météorologiques dangereuses.

Après avoir examiné les propositions de l'ASECNA, la réunion a formulé la décision suivante:

Conclusion 23/XX APIRG/23 : Expérimentation de collaboration RHWAC/ MWO et développement du Centre consultatif régional sur les conditions météorologiques dangereuses (RHWAC) de Dakar

Il est conclu que ;

Afin d'harmoniser les initiatives et les activités en cours du METP liées au volet de travail du Centre consultatif régional des conditions météorologiques dangereuses (RHWAC) :

- a) **l'expérimentation de la coordination RHWAC entre la région ASECNA et d'autres États AFI soit envisagée pour de nouvelles délibérations en tant que tâche dans le cadre du projet MET 1 de l'IIM / SG ;**
- b) **les activités liées à la création de RHWAC pour la fourniture d'informations harmonisées à l'échelle mondiale sur les conditions météorologiques dangereuses en route pour l'aviation soient alignées sur les développements au sein du METP WG-MISD.**

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORT 2019-2020 d'APIRG SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

5.1 La réunion a été mise à jour sur les progrès réalisés dans l'élaboration du Rapport 2019/2020 d'APIRG sur la navigation aérienne, et sur la nécessité d'une coordination plus étroite du Rapport annuel de la Région AFI.

5.2 Il a été rappelé à la réunion que l'APIRG a mis sur pied une équipe annuelle de rapports sur la navigation aérienne (AANRT) chargée d'élaborer le rapport annuel sur la navigation aérienne de l'APIRG en se fondant sur l'information disponible, y compris la base de données sur l'insuffisance de la navigation aérienne, les rapports mondiaux/régionaux, les résultats des enquêtes, les études, les analyses des carences, les données sur les prévisions de trafic, etc.

5.3 La réunion a noté que l'APIRG AANRT est actuellement en train d'élaborer un rapport de navigation aérienne pour 2019/2020 de la région AFI sur la base des informations complètes contenues dans le rapport annuel consolidé au Conseil sur les activités des PIRG et des RASG pour 2019/2020 (AN-WP8416) comme indiqué à l'annexe XX du rapport.

5.4 La réunion a invité les États et les organisations souhaitant apporter leurs contributions au Rapport 2019/2020 d'APIRG sur la navigation aérienne à les soumettre au Secrétariat avant le 31 décembre 2020. L'AANRT a été félicité pour les leçons tirées de l'expérience acquise par le RASG-AFI ASRT dans l'élaboration des rapports annuels de sécurité. Ce faisant, la publication du rapport annuel 2019/2020 sur navigation aérienne de la région AFI - était attendue au plus tard le 31 mars 2021.

Sur la base de ce qui précède, la réunion a adopté la conclusion suivante :

Conclusion 2/05 APIRG/23 et RASG-AFI/6 : Publication du rapport 2019/2020 de l'APIRG sur la navigation aérienne

Il est conclu que ;

- a) les États, l'AFCAC, l'ASECNA, l'ATNS, l'AIRBUS, l'IATA et la CANSO désignent des représentants d'ici le 20 décembre 2020 pour les représenter au sein de l'AANRT, pour élaborer et coordonner la publication du rapport 2019/2020 de l'APIRG sur la navigation aérienne d'ici le 31 mars 2021 ;
- b) Les États et organisations qui souhaitent apporter leurs contributions au rapport 2019/2020 de l'APIRG sur la navigation aérienne doivent les soumettre au Secrétariat avant le 31 décembre 2020.

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ACTUALISATION DU
MANDAT, DU PROGRAMME DE
TRAVAIL FUTUR DE L'APIRG ET DE SES
ORGANES AUXILIAIRES**

6.1 La réunion a noté que le mandat révisé du PIRG par le Conseil a entraîné des amendements corrélatifs au manuel de procédure d'APIRG et aux termes de référence, procédures et processus de réunion connexes.

6.2 La réunion a en outre pris acte de la décision du Conseil de l'OACI C-DEC 210/4 exhortant, entre autres, au renforcement des PIRGS et des RASG, y compris, mais sans s'y limiter, à un meilleur alignement et à l'harmonisation des mécanismes de travail des groupes, la nécessité d'adopter une méthodologie basée sur les projets pour le travail entrepris par le groupe, des moyens pour accroître l'efficacité et l'efficience des groupes, et un lien plus étroit entre les PIRG et les DGCA des États.

6.3 Les principaux domaines nécessitant une attention particulière sont la méthodologie de travail d'APIRG, les relations avec d'autres organes et organisations, le statut des observateurs, la participation et la convocation de réunions, les rapports, les documents de travail et autres documents.

6.4 La réunion a pris acte des principales modifications apportées au mandat de la réunion d'APIRG concernant les exigences en matière de rapports sur :

- a) les défis communs de mise en œuvre relevés par les membres du PIRG et les solutions éventuelles, l'aide requise et les délais estimatifs pour les résoudre, le cas échéant, par la région AFI ;
- b) l'identification et les recommandations de mesures ou d'améliorations particulières qui devraient être examinées par l'ANC et le Conseil pour relever des défis particuliers, y compris la nécessité de propositions d'amendement des dispositions mondiales et des documents d'orientation présentés par les États ;
- c) une liste des questions faisant l'objet de renvois aux mesures à prendre par le siège de l'OACI et/ou les bureaux régionaux ;
- d) rendre compte, dans la mesure du possible, de l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de navigation aérienne, en fonction du GANP des KPIs et outils connexes, inclure les priorités établies par la région AFI dans les plans de navigation aérienne des IFA explorant l'utilisation de tableaux de bord régionaux pour faciliter le suivi des progrès réalisés dans la région ;
- e) une liste des points à coordonner avec le RASG et un résumé concis des résultats des discussions connexes.

6.5 En raison du volume de documents proposés comme additifs au manuel, il est jugé nécessaire de s'y référer en tant qu'une nouvelle édition (**Manuel de procédures d'APIRG, sixième édition, octobre 2020**) au lieu d'une révision. C'est ainsi que le Manuel de procédure de l'APIRG, sixième édition, a été adopté, que la version électronique du Manuel de l'APIRG et son mandat seront disponibles en ligne sur les sites Web de l'OACI relatifs à l'ESAF et à WACAF, sous la rubrique APIRG. La décision suivante a, par conséquent, été adoptée :

Conclusion 23/XX APIRG/23 : Manuel de procédure de l'APIRG, sixième édition, décembre 2020

afin d'harmoniser les modifications corrélatives au manuel de procédures de l'APIRG et au mandat, aux procédures et aux processus des réunions connexes afin d'intégrer le mandat générique révisé du SGIR approuvé par le Conseil de l'OACI, conformément à la décision C-DEC 210/4 visant à améliorer le rendement et les résultats attendus :

- a) **Le Manuel de procédure d'APIRG, sixième édition, décembre 2020, y compris ses termes de référence modifiés, est approuvé ;**
- b) **La version électronique du manuel APIRG et ses termes de référence seront disponibles en ligne sur les sites Web ESAF et WACAF de l'OACI, sous la rubrique APIRG**

6.6 Le Groupe a examiné et approuvé son futur programme de travail qui englobe les activités de ses organes auxiliaires conformément à l'appendice XX.

POINTS 7 DE L'ORDRE DU JOUR. AUTRES ACTIVITES, *Eyob*

7 et 8.1 Les informations fournies à la réunion concernant le Symposium mondial sur la mise en œuvre de l'innovation dans l'aviation (du 8 au 11 décembre 2020 - en ligne) auront pour but de discuter de l'utilisation accrue de l'innovation dans l'aviation.

7 et 8.2 Date et lieu de la prochaine réunion d'APIRG : Le Nigéria a gracieusement choisi d'accueillir la prochaine réunion d'APIRG. Par conséquent, la réunion a décidé que la 24e réunion d'APIRG aura lieu en novembre 2021 au Nigéria. Le Secrétariat, après consultation des autorités nigérianes, coordonnera les détails de la réunion.

POINTS 8 DE L'ORDRE DU JOUR : LIEU ET DATE DE LA PROCHAINE REUNION DE L'APIRG

QUATRIÈME PARTIE :
SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE
RÉGIONAL AFRIQUE- OCÉAN INDIEN
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION
(RASG-AFI/6)

**POINT 0 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU
JOUR ET DU PROGRAMME DES
TRAVAUX DE LA REUNION**

La réunion a adopté son ordre du jour et son programme des travaux joints en **Appendice XX** au présent rapport.

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET
DECISIONS DES REUNIONS RASG-
AFI/5 ET DU RASC/5**

Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/5.

1.1 Le Secrétariat a présenté à la réunion RASG-AFI/6 l'état d'avancement de la mise en oeuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion RASG-AFI/5 tenue conjointement avec la réunion APIRG 22 à Accra (Ghana, du 29 juillet au 2 août 2019, indiquant que deux des 11 Conclusions et quatre des sept Décisions adoptées par la réunion RASG-AFI/5 ont été mise en oeuvre à ce jour.

1.2 L'éclatement de la pandémie inédite de la COVID-19 a fortement perturbé la mise en oeuvre du programme des travaux du groupe, étant donné que la priorité et l'accent ont été accordés aux défis posés par cette pandémie. La réunion a en outre été informée que cinq des 11 Conclusions et 10 des 11 Décisions adoptées par la réunion RASG-AFI/4 tenue à Nairobi (Kenya) en octobre 2017 ont été mise en oeuvre. Toutes les questions en suspens des Conclusions et des Décisions de la réunion RASG-AFI/4 qui le nécessitent, ont été reportés au programme des travaux du Groupe pour 2020.

1.3 Bien que des progrès aient été réalisés dans la mise en oeuvre des activités, il est important de noter que certaines de ces activités sont de nature continue et que, par conséquent, l'état d'avancement restera en cours. Néanmoins, les niveaux de mise en oeuvre seront indiqués en conséquence. En conséquence, la réunion a formulé la Conclusion et la Décision suivantes :

**RASG-AFI/6 – Décision 6/1 : *Suivi des Conclusions et Décisions de la réunion
RASG-AFI/5***

Il est décidé que ,

Le Secrétariat assure, avec diligence et rigueur, le suivi de la mise en oeuvre de toutes les questions en suspens de la liste des Conclusions et Décisions de la réunion RASG-AFI/5 et reporte les autres questions au futur programme des travaux du groupe les questions qui le nécessitent.

**RASG-AFI/6 – Conclusion 6/1 : *Affectation des ressources nécessaires pour la
résolution des problèmes soulevés dans les Conclusions
formulées par le RASG-AFI.***

Il est conclu que ,

Tous les États et les parties prenantes du RASG-AFI affectent les ressources nécessaires et prennent des mesures utiles pour résoudre les problèmes soulevés dans les Conclusions formulées par les réunions du RASG-AFI dans les délais impartis .

Conclusions et Decisions de la réunion RASC/5.

1.4 La réunion du Comité directeur du RASG-AFI s'est tenue virtuellement pour la première fois le 28 octobre 2020 en raison des restrictions dues à la COVID-19. Cette réunion a été présidée par Boeing, co-président du RASC

Révision et mise à jour du Manuel de procédures et du mandat du RASG-AFI.

1.5 Des propositions de modification du Manuel de procédures d'APIRG ont été présentées par le Secrétariat. Ces propositions découlaient du mandat des PIRG et des RASG approuvé par le Conseil de l'OACI conformément à la Décision C-DEC 210/4 visant à améliorer les performances et les résultats attendus des Groupes. Après délibérations, la réunion a demandé au Secrétariat de soumettre le Manuel de procédures révisé du RASG-AFI à la réunion RASG-AFI/6 pour approbation. LA réunion a aussi formulé la Décision suivante.

RASC/5 – Décision 5/3:

Il est décidé que,

Le Secrétariat convoque une réunion virtuelle avec les parties prenantes en vue de s'imprégner des manuels de procédures d'APIRG et du RASG-AFI.

Projets et activités essentielles du RASG-AFI.

1.6 La réunion a été informé des détails de l'état de mise en oeuvre des projets du RASG-AFI soutenus par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) Plan AFI, les partenaires de l'aviation et les États. Ces projets couvrent les points suivants: les Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO); les Préoccupations significatives de sécurité (SSC); la Perte de contrôle en vol (LOC-I) au titre des Nouvelles questions de sécurité (ESI); les Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG). La réunion a aussi noté les progrès importants accomplis ainsi que les difficultés rencontrées par les États ; et formulé la Conclusion ci-après :

RASC/5 – Conclusion 5/1 : Projets et activités essentielles du RASG-AFI.

Il est conclu que,

- a) l'OACI et les parties prenantes affectent plus de ressources dans la résolution de la SSC en Érythrée d'ici le 31 janvier 2021 ;
- b) les États et les aéroports s'impliquent davantage dans la mise en œuvre de leurs plans d'action en matière de certification des aéroports ;
- c) les États membres du RASG-AFI lancent leur analyse des écarts de SSP afin d'élaborer un plan de mise en œuvre du SSP.

Publication de la sixième édition du Rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI

1.7 L'Équipe du rapport annuel du RASG-AFI sur la sécurité (ASRT) a présenté une note d'information à la réunion RASC/5 sur la sixième édition du Rapport qui a été officiellement lancée lors de la vingt-troisième réunion du Comité directeur plan AFI au mois de juillet 2020. Le rapport est normalement publié lors des réunions du RASG-AFI ou de la Semaine AFI de l'aviation. Toutefois, en raison de la pandémie de COVID-19 cette année les deux événements ont dû être reportés, d'où la publication du rapport pendant la réunion du Comité directeur du Plan AFI. La

réunion s'est réjouie de la mise à jour sur les travaux de l'ASRT, en particulier la publication de la sixième édition du Rapport annuel du RASG-AFI sur la sécurité (ASR), et du retour d'information connexe de la part des lecteurs.

1.8 Le rapport est disponible sur les pages web des bureaux régionaux WACAF et ESAF, aux adresses <http://www.icao.int/wacaf/Pages/default.aspx> et <http://www.icao.int/esaf/Pages/default.aspx>, respectivement.

1.9 La réunion a pris note du contenu de la sixième édition du Rapport annuel du RASG-AFO sur la sécurité et des recommandations qui y sont formulées et félicité l'ASRT pour son ardeur au travail afin de produire régulièrement les rapports annuels depuis sa création en 2014.

Examen du projet de programme des travaux du RASG-AFI et de ses organes contributeurs pour 2021.

1.10 Le Secrétariat a présenté les activités proposées au RASG-AFI et ses organes contributeurs pour 2021, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, pour examen et adoption par la réunion. Par conséquent, la réunion a formulé la Décision suivante :

RASC/5 – Décision 5/4:

Il est décidé que,

Le programme des travaux propose pour le RASG-AFI et ses organes contributeurs pour 2021 et joint en Appendice au présent rapport est approuvé par la réunion RASC/5; il sera soumis à la réunion RASG-AFI/6 pour approbation.

Examen de l'état d'avancement de la mise en oeuvre des Cibles de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja révisés.

1.11 La CAFAC a fait le point sur la mise en oeuvre par les États et les parties prenantes en fin 2019 des cibles de sécurité révisés d'Abuja et les indicateurs de performance des ANS.

1.12 La réunion a pris note de cet état et des difficultés liées à la mise en oeuvre et à l'établissement des comptes rendus sur les progrès, ainsi que du projet de la CAFAC pour promouvoir et adopter l'utilisation des outils de collecte automatique des données pour la surveillance de la sécurité et des cibles concernant les ANS. Par conséquent, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

RASC/5 – Conclusion 5/2 :

Il est conclu que,

La CAFAC, en collaboration avec l'OACI et d'autres parties clés, révisé les Cibles de sécurité d'Abuja, d'ici le 30 juin 2021 et s'assure qu'elles sont conformes aux objectifs, cibles et indicateurs énoncés dans l'édition actuelle du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) .

RASC/5 – Conclusion 5/3 :

Il est conclu que,

La CAFAC accélère le processus de mise en place d'un tableau de bord des performances d'ici au 31 mars 2021, pour l'établissement de comptes rendus sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre et la surveillance des Cibles de sécurité d'Abuja

RASC/5 – Conclusion 5/4 :

Il est conclu que,

L'OACI et d'autres parties prenantes clés renforcent la coordination et les interventions nécessaires pour aider les États à atteindre toutes les cibles, surtout celles relatives aux ANS d'ici le 31 décembre 2022 ; et la CAFAC convoque des réunions périodiques avec les coordonnateurs nationaux sur les progrès de la mise en oeuvre.

Plan régional AFI pour la sécurité de l'aviation (AFI-RASP)—Stratégie d'élaboration et de mise en oeuvre du Plan AFI-RASP.

1.13 La réunion a rappelé que la Résolution A40-1 de l'Assemblée de l'OACI ; planification mondiale de l'OACI pour la sécurité et la navigation aérienne prie instamment les États de mettre en oeuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation (NASP) conformes au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) afin de réduire continuellement le nombre de morts et les risques de décès par accident

1.14 Il a été annoncé que chaque région de l'OACI doit élaborer un Plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASP) conforme au GASP et que les États doivent élaborer des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation qui soient conformes à leurs RASP respectifs. La réunion a formulé la Décision et la Conclusion suivantes:

RASC/5 – Décision 5/5 : *Élaboration et mise en oeuvre du Plan régional pour la sécurité de l'aviation (AFI-RASP)*

Il est décidé que,

Le RASG-AFI:

- a) **élabore et met en oeuvre un Plan régional AFI pour la sécurité de l'aviation (AFI-RASP) au plus tard le 31 décembre 2021 ;**
- b) **nomme deux co-secrétaires représentant les bureaux régionaux (EASF et WACAF) au plus tard le 31 janvier 2021, pour conduire le processus d'élaboration et de mise en oeuvre du RASP-AFI et ses révisions ultérieures et surveiller l'élaboration et la mise en oeuvre des NASP des États ;**
- c) **crée d'ici le 30 juin 2021 un groupe de travail (RASP-WG) qui sera chargé de l'élaboration et de la mise en oeuvre du RASP-AFI, et sera composé des représentants des bureaux régionaux de l'OACI (ESAF/WACAF), des représentants des États ayant enregistré des progrès notables dans l'élaboration et la mise en oeuvre de leurs NASP, des organisations et des partenaires de lu secteur de l'aviation.**

RASC/5 – Conclusion 5/5 : *Élaboration et mise en oeuvre des Plans nationaux pour la sécurité de l'aviation (NASP)*

Les États membres du RASG-AFI :

- a) **élaborent et mettent en oeuvre leurs plans nationaux pour la sécurité de l'aviation (NASP), d'ici au 31 décembre 2021, conformément à la Résolution A40-1 : planification OACI pour la sécurité et la navigation aérienne dans le monde ; à l'aide des éléments indicatifs et des outils élaborés par l'OACI;**
- b) **adoptent le modèle de NASP et collaborent avec d'autres États de la région, le Groupe régional pour la sécurité de l'aviation (RASG-AFI) et les bureaux régionaux de l'OACI (ESAF et WACAF) assurent la cohérence du NASP et du RASP-AFI avec l'édition actuelle du GASP;**
- c) **envoient leurs NASP à leur bureau régional OACI compétent pour publication sur le site web public du GASP ;**
- d) **soumettent des propositions à l'OACI pour la mise à jour des éléments indicatifs sur les plans nationaux pour la sécurité de l'aviation.**

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORT SUR LES ACTIVITES DU RASG-AFI

5.1 Des mises à jour sur l'état d'avancement de mise en œuvre des activités du RASG-AFI et de ses organes contributeurs ont été présentées à la réunion par les États champions respectifs et par le Secrétariat dans les cas où l'État champion était absent. Le RASG-AFI a mis en place quatre Équipes de sécurité de soutien (SST), qui sont ses Organes subsidiaires (Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) ; Préoccupations significatives de sécurité (SSC); Nouvelles questions de sécurité (ESI); Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)) ; leur raison d'être et objectif sont de répondre aux défis immédiats en matière de sécurité auxquels la région RASG-AFI est confrontée en facilitant et en fournissant un appui au développement, à la priorisation et à la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité ; la Perte de contrôle en vol (LOC-I) au titre des Nouvelles questions de sécurité (ESI), les impacts sans perte de contrôle (CFIT), la sécurité des pistes et la gestion de l'information aéronautique (AIM).

5.2 Il a été rappelé à la réunion que le Comité directeur du RASG-AFI (RASC) supervise les SST et leur fournit des orientations dans leurs efforts pour élaborer des stratégies d'atténuation comprenant la collecte et le traitement des données et des informations sur la sécurité conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Après la lecture des rapports, le Groupe a en conséquence formulé les Décisions et les Conclusions pertinentes.

Projet « Préoccupations significatives de sécurité » (SSC) (Champions : Ghana, Afrique du Sud, CAFAC).

5.3 Au 30 octobre 2020, une seule préoccupation significative de sécurité n'est pas encore résolue dans un État de la région RASG-AFI (l'Érythrée). Cette SSC a été identifiée en 2010 dans le domaine de l'exploitation des aéronefs liée à la certification des exploitants aériens.

5.4 En mars 2020, l'OACI a confirmé l'existence d'une SSC en Côte d'Ivoire dans le domaine des services de navigation aérienne concernant les validations au sol et en vol des procédures de vol aux instruments publiées. Cette SSC a été identifiée lors d'un audit CMA de l'USOAP réalisé dans l'État en décembre 2019. Le 29 juin 2020, l'OACI a déterminé que les

mesures correctives prises par la Côte d'Ivoire avaient résolu le risque immédiat associé à la constatation du SSC.

5.5 La SST-SSC, avec le Ghana, l'Afrique du Sud et la CAFAC en tant que champions, a réalisé des progrès importants et continue d'aider les États dans leurs efforts pour résoudre les SSC existantes ainsi que prévenir l'émergence de nouvelles SSC. Depuis la création de la SST-SSC en 2013 à ce jour, 19 SSC ont été résolues dans 12 États.

5.6 À l'avenir, les parties prenantes, y compris les partenaires au développement, devraient intensifier le financement de la SST-SSC afin de maintenir ou d'accroître la mise en œuvre des initiatives nécessaires au renforcement de la sécurité. En outre, la réunion devrait inciter la SST-SSC à dresser le profil de tous les États afin d'identifier ceux qui ont des SSC latents ou potentiels et leur fournir une assistance adaptée pour résoudre ou atténuer les risques de sécurité associés.

RASG-AFI/6 - Décision 6/2 : Équipe de sécurité de soutien – Préoccupations significatives de sécurité (SST- SSC)

Il est décidé que,

Le Comité directeur du RASG-AFI (RASC) à travers les SST-SSC, en collaboration avec l'OACI, les États et d'autres partenaires concernés, notamment la CAFAC, les COSCAP/RSEO et l'industrie:

- a) lancent un appel pour une intervention de haut niveau de l'OACI et un engagement accru de ressources et des parties prenantes, maintiennent et intensifient l'assistance technique à l'Érythrée pour la résolution de la SSC en suspens dans ce pays au plus tard le 31 janvier 2021;**
- b) dressent le profil de tous les États afin d'identifier ceux qui ont des SSC latents ou potentiels et leur fournissent une assistance adaptée pour prévenir, résoudre ou atténuer les risques de sécurité associés;**
- c) maintiennent ou intensifient le financement des SST (par le biais du Plan AFI, du fond SAFE, etc.) pour soutenir ou accroître la mise en œuvre des initiatives nécessaires au renforcement de la sécurité.**

Projet « Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) » (États champions : Sénégal et Ouganda)..

5.7 Le projet « Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) » dans le cadre du RASG-AFI vise à aider les États bénéficiaires ayant un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de supervision à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur la mise en œuvre des EC1 à EC5 du système national de supervision de la sécurité.

5.8 La SST-FSO, avec le Sénégal et l'Ouganda en tant que champions, continue d'aider les États dans leurs efforts pour accroître leurs EI et prévenir l'émergence de SSC. Les stratégies de mise en œuvre comprennent les activités d'assistance menées par les Bureaux régionaux dans le cadre du projet FSO du Plan AFI, le Système coopératif d'inspection AFI-CIS de la CAFAC et l'assistance fournie par les COSCAP et les RSEO.

5.9 Au 30 octobre 2020, des missions d'assistance FSO ont été menées au Burundi, en République centrafricaine, aux Comores, à Djibouti, en Érythrée, en Eswatini, en Guinée, au Lesotho, au Libéria, au Malawi, à Sao Tomé-et-Principe et aux Seychelles, . Certaines de ces activités d'assistance ont été coordonnées et menées avec la participation d'experts compétents des États dotés de solides systèmes de supervision et de RSOO. Avec les restrictions de voyage imposées dans le monde entier en raison de la pandémie de la COVID-19, l'assistance aux États continue d'être fournie par des moyens virtuels.

5.10 La note moyenne actuelle EI de l'USOAP pour les États aidés dans le cadre du projet FSO du Plan AFI est de 23,88%, contre 20,47% en 2018. Cependant, davantage d'efforts et de ressources sont encore nécessaires pour aider les États, en particulier ceux qui n'ont jamais été audités et ceux dont l'EI est inférieur à 40%, à mettre en place et à maintenir des systèmes de supervision de la sécurité solides et durables. Par conséquent, un financement accru et soutenu, notamment de la part de l'OACI, par le biais du Plan AFI et du fond SAFE, et des partenaires au développement est essentiel pour maintenir voire accroître la dynamique des progrès en cours.

RASG-AFI/6-Décision 6/3 : *Projet « Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) »*

Il est décidé que,

Le RASC, par l'intermédiaire de la SST-FSO, en collaboration avec l'OACI, les États et les autres partenaires concernés, notamment la CAFAC, les COSCAP/RSOO et l'industrie :

- a) dressent le profil de tous les États afin d'identifier ceux qui ont des SSC latents ou potentiels et leur fournissent une assistance adaptée pour prévenir, résoudre ou atténuer les risques de sécurité associés ;**
- b) maintiennent et intensifient le financement des SST (par le biais du Plan AFI, du fond SAFE, etc.) pour soutenir les activités de la SST-FSO.**

Nouvelles questions de sécurité (ESI) », (Champions: Kenya, ACI- Afrique, ASECNA).

5.11 Dans le cadre de la SST-ESI, les deux bureaux régionaux de l'OACI (WACAF et ESAF) et le Kenya (en tant qu'État champion du RASG-AFI pour l'ESI) ont entrepris un certain nombre d'activités liées aux Pertes de contrôle en vol (LOC-I). Il s'agit notamment de Symposiums et/ou d'Ateliers sur les Pertes de contrôle en vol (LOC-I) et la Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) organisés chaque année depuis 2015 conformément au plan quinquennal de mise en œuvre des LOC-I du RASG-AFI.

5.12 Dans le contexte de la pandémie de la COVID-19 et des défis connexes tels que la non-disponibilité des simulateurs et la réduction des budgets de formation, le risque de dégradation des compétences et des connaissances des pilotes en ce qui concerne les compétences liées à l'UPRT est d'autant plus évident.

5.13 Par conséquent, pour résoudre ces problèmes parmi d'autres, les bureaux régionaux et l'État champion ont organisé un atelier virtuel le LOC-I/UPRT les 17 et 18 novembre 2020 auquel 142 participants ont pris part.

RASG-AFI/6 - Conclusion 6/2 : Équipe de sécurité de soutien – Nouvelles questions de sécurité (SST-ESI, Perte de contrôle en vol (LOC-I))

Il est conclu que,

- a) les États sont priés instamment de rendre compte chaque année des progrès accomplis à leur niveau dans la mise en oeuvre du plan d'action quinquennal sur la LOC-I ;
- b) les États, les organisations et l'industrie participant au sondage en ligne sur la LOC-I, pour un compte rendu approprié sur les progrès accomplis dans ce domaine et pour partager les données sur la sécurité concernant la LOC-I;
- c) les États, les organisations, les exploitants aériens et les organismes de formation désignent des experts au plus tard le 28 février 2021 et participent activement aux activités du Groupe d'experts du LOC-I/URPT;
- d) la SST-ESI renforce continuellement le modèle d'éléments indicatifs du RASG-AFI ;
- e) les États, les organisations, les exploitants aériens et les organismes de formation continuent à participer activement aux ateliers annuels LOC-I/URPT.

Projet « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) » (Champions : Éthiopie, Cabo Verde et IFALPA)

5.14 La SST-AIG vise à aider les États à créer des entités indépendantes pour conduire des enquêtes sur les accidents tant aux niveaux national que régional. Ce projet AIG vise à fournir aux États des orientations sur les dispositions réglementaires et les outils permettant d'assurer l'harmonisation dans le domaine de l'AIG.

5.15 Dans le cadre du projet AIG, deux ateliers ont été organisés en août et septembre 2018, au Nigéria et en Éthiopie respectivement. Un troisième atelier a été organisé en novembre 2019 au Bénin. Les ateliers ont fourni aux participants des orientations sur l'élaboration et la mise en oeuvre de cadres législatifs harmonisés, de réglementations et de procédures associées nécessaires à la mise en place d'un système national d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

5.16 À l'avenir, les États seront aidés dans le renforcement de leur capacité d'AIG en mettant en place un programme de collaboration dans le cadre duquel les États, avec le soutien des RSOO/RAIO et des Bureaux régionaux de l'OACI, entreprendront l'élaboration de modèles de règlements harmonisés et de manuels de procédures d'enquête. Cela comprendra également le développement des processus et outils nécessaires pour permettre ou faciliter la délégation par les États des tâches d'enquête sur les accidents de l'aviation civile, ou la création ou l'adhésion à une Organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO)..

RASG-AFI/6-Décision 6/4 : Équipe de sécurité de soutien – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) (SST-AIG)

Il est décidé que,

À travers la SST-AIG, le RASC, en collaboration avec l'OACI, les États et d'autres parties prenantes concernées, y compris la CAFAC, les COSCAP/RSOO/RAIO et

l'industrie aident les États à créer et mettre en oeuvre des systèmes indépendants et efficaces d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation) grâce à :

- a) la mise en place d'un cadre législatif efficace;**
- b) la mise en place de mécanismes comme les protocoles d'accord, avec d'autres entités pertinentes, y compris d'autres États et d'autres autorités judiciaires ;**
- c) le renforcement des capacités en se dotant d'enquêteurs formés et qualifiés, en octroyant des bourses et des stages de perfectionnement destinés à assurer une mise en œuvre efficace des programmes de formation.**

Programme national de sécurité (SSP)

5.17 Le projet de mise en œuvre du SSP a été initialement élaboré dans le cadre du Plan AFI pour soutenir la mise en place d'un système solide de supervision de la sécurité dans vingt-quatre (24) États ; leur admissibilité était fondée sur l'atteinte de l'objectif régional de 60% d'EI. Ces États ont été encouragés à promouvoir davantage la sécurité aérienne en adoptant des principes de gestion de la sécurité en vue de faire face de manière proactive aux risques de sécurité émergents en utilisant des approches cohérentes et fondées sur des données pour mettre en œuvre un système de supervision de la sécurité plus intelligent, à niveau et basé sur les risques.

5.18 Dans le cadre du projet, les États éligibles reçoivent une formation à la gestion de la sécurité pour leur personnel chargé de la réglementation et de la prestation de services impliqués dans la mise en œuvre du SSP et du SMS, respectivement, afin de mieux comprendre les processus de gestion de la sécurité opérationnelle à l'aide d'exemples pratiques. Le projet a été lancé en février 2017 pour une durée de 24 mois avec les États éligibles suivants: Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gambie, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Mauritanie, Maurice, Afrique du Sud, Maroc, Namibie, Niger, Nigéria, Sénégal, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda et Zimbabwe. Depuis la 20e réunion du Comité directeur du Plan AFI (Plan AFI SC) et à mesure que de plus en plus d'États AFI atteignent l'objectif de 60% d'EI, le Document de projet du SSP a été révisé pour intégrer de nouveaux États éligibles, notamment le Bénin, le Congo, le Gabon, le Mozambique et le Rwanda.

5.19 L'approche de mise en œuvre du projet a été révisée pour prendre en compte la mise en œuvre du SSP sur la base d'une mise en œuvre satisfaisante des Questions de protocole de base (PQ) du SSP. Les États bénéficient d'une assistance pour l'examen de l'acceptabilité et de la mise en œuvre du Plan d'action corrective (CAP) de l'USOAP concernant les PQ de base du SSP ainsi que pour l'examen des résultats des États concernant les Questions d'analyse des écarts relatives au SSP. En outre, les États sont sensibilisés aux évaluations de la mise en œuvre du SSP (SSPIA) dans le cadre de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audit de l'OACI de la supervision de la sécurité (USOAP CMA) et des PQ modifiées associées au SSP. Avec la pandémie de la COVID-19 actuelle, des conseils et une assistance à distance continuent d'être fournis aux États dans le suivi de leurs performances sur le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA (République démocratique du Congo, Sierra Leone, Guinée, etc.).

5.20 À ce jour, des progrès modérés ont été réalisés par les États en ce concerne la mise en œuvre des dispositions relatives à la gestion de la sécurité comme prévu dans le cadre du projet : 91% des États ont commencé l'analyse des lacunes du SSP (niveau 1) ; 73% des

États ont achevé une analyse des écarts du SSP (niveau 2) ; 46% des États ont défini un plan de mise en œuvre du SSP (niveau 3) ; et un seul État (le Rwanda) a pleinement mis en œuvre le SSP (niveau 4).

5.21 A l'avenir, il sera nécessaire: (1) d'intensifier l'assistance technique aux États en mettant un accent particulier sur l'aide à apporter aux États pour élaborer et mettre en œuvre des plans de mise en œuvre du SSP et pour effectuer une auto-évaluation des Questions de protocole de base du SSP et, le cas échéant, élaborer et mettre en œuvre les plans d'actions correctives (CAP) correspondants ; et (2) coopter progressivement dans le projet SSP d'autres États au fur et à mesure qu'ils atteignent le seuil de 60% d'EI.

Vu ce qui précède, les Conclusions suivantes ont été formulées :

RASG-AFI/6 - Conclusion 6/XX : **Programme national de sécurité (SSP) et mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité (SGS) Implementation**

Il est conclu que les États membres du RASG-AFI,

- a) **lancent leur analyse des écarts de SSP afin d'élaborer un plan de mise en œuvre du SSP ;**
- b) **poursuivent leurs efforts pour élaborer et mettre en œuvre un programme national de sécurité (SSP) avec l'appui de l'OACI à travers le Plan AFI, conformément au GASP, aux dispositions de l'Annexe 19, et suivant les Cibles de sécurité révisées d'Abuja ;**
- c) **les organisations régionales et internationales sont invitées à partager les outils et les exemples qui appuient la mise en œuvre du programme national de sécurité (SSP) efficace et du système de gestion de la sécurité (SGS) à envisager pour la création d'une base de données régionales et publication sur le site de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité de l'OACI .**

Projet de certification des aérodromes

5.22 La réunion a été informée sur l'état d'avancement du projet de certification des aérodromes soutenu par le Plan AFI en vue d'aider les États à certifier les aérodromes internationaux. Les Bureaux régionaux et les États continuent de poursuivre la mise en œuvre du Projet de certification des aérodromes. À ce jour, 12 aéroports internationaux (Abidjan, Abuja, Bamako, Dakar, Kigali, Lagos, Libreville, Lusaka, Maputo, Manzini, Niamey et Windhoek) dans 11 États bénéficiaires ont été certifiés. Cette réalisation a fait passer le pourcentage d'aérodromes certifiés en Afrique de 22,05% en 2016 à 29,55% en novembre 2020.

5.23 Les défis rencontrés dans la mise en œuvre du projet sont toujours liés à l'engagement relatif aux AAC/aéroports et à la résolution des carences constatées dans les aéroports, ainsi qu'à la disponibilité de personnel technique formé tant au niveau des AAC que des exploitants d'aéroports.

5.24 Conformément au Document de projet, des réunions et des ateliers continuent d'être organisés pour les États bénéficiaires restants et les nouveaux États bénéficiaires. Les

Bureaux régionaux de l'OACI assurent actuellement le suivi de la mise en œuvre des Plans d'action des neuf (9) États restants, et continuent d'appeler ces États à s'engager davantage dans la mise en œuvre intégrale du Projet. Certains États comme le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo et les Seychelles, qui avaient pris du retard dans la mise en œuvre de leur plan d'action, ont récemment montré des progrès et devaient achever le processus de certification d'ici la fin de 2020 ou au début de 2021.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : INITIATIVE «AUCUN PAYS LAISSE DE COTE (NCLB)» DE L'OACI

3.1 Le Secrétariat a présenté des informations et des mises à jour sur l'Initiative «**Aucun pays laissé de côté (NCLB)» de l'OACI** ainsi que les réalisations qui en découlent depuis sa création.

3.2 La réunion a rappelé que l'initiative « **Aucun pays laissé de côté (NCLB) »** souligne les efforts de l'OACI visant à aider les États à mettre en œuvre les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. L'objectif principal de cette initiative est de contribuer à faire en sorte que la mise en œuvre des SARP soit mieux harmonisée au niveau mondial afin que tous les États aient accès aux avantages socio-économiques importants d'un transport aérien sûr et fiable.

3.3 En outre, dans le cadre de l'initiative NCLB, l'OACI, en tant qu'Organisation, devrait fournir une assistance plus directe aux pays en développement en jouant un rôle de coordination plus actif entre les États et en contribuant à susciter la volonté politique nécessaire afin que les États mettent en commun les ressources, participent aux efforts régionaux, réservent des fonds volontaires et renforcent les capacités.. Par conséquent, l'initiative NCLB coordonne et fait connaître toutes les activités conformes à ces priorités à l'échelle de l'Organisation.

3.4 Certaines des activités clés de l'OACI et les ressources de mise en oeuvre en collaboration et avec le soutien de l'Initiative NCLB ont été présentées à la réunion, à savoir:

Forum mondial de l'aviation de l'OACI

3.5 Le Forum est conçu pour les hauts fonctionnaires responsables des transports et des infrastructures, des finances, de l'économie et du tourisme; ainsi qu'aux principaux partenaires financiers du secteur. Il a pour rôle d'identifier les besoins, de faciliter le financement et les fonds nécessaires pour accélérer la mise en œuvre des normes et politiques mondiales de l'aviation civile internationale à l'appui de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté (NCLB) »*. En outre, le Forum a exhorté les parties prenantes à partager les informations et les meilleures pratiques en vue de garantir des ressources suffisantes permettant un développement durable de l'aviation.

Mise en œuvre régionale

3.6 Au travers d'activités diverses des PIRG et des RASG dans les différentes régions de l'OACI impliquées dans les séminaires et les ateliers, mise en place d'un cadre pour la mise en oeuvre et le soutien efficaces, les activités d'assistance technique, les activités du Plan AFI, le Programme des procédures de vol AFI (AFPP) la sécurité et la facilitation,

ainsi que la protection de l'environnement.

3.7 La réunion a pris note des réalisations de l'initiative NCLB avec la sensibilisation accrue à travers le monde sur l'importance de la mise en oeuvre effective des SARP, des politiques et programmes, des partenariats et la mutualisation des ressources pour soutenir le développement durable de l'aviation.

RASG-AFI/6 - Conclusion 6/X – Appui à l'Initiative NCLB de l'OACI

Les États et les autres parties prenantes, notamment les organisations internationales et régionales et les prestataires de services s'engagent et fournissent des ressources, y compris les ressources financières et en nature pour assurer la mise en oeuvre effective de l'Initiative NCLB.

POINT 3.2 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE À JOUR DES INITIATIVES DE SÉCURITÉ DES ÉTATS, DES ORGANISATIONS RÉGIONALES, DE L'INDUSTRIE ET DES PARTENAIRES, SURTOUT DANS LE CONTEXTE DE LA COVID-19.

Exécution à distance des activités de certification et de surveillance réglementaires

3.2.1 La réunion a été informée que la FAA développe cette technologie depuis un certain temps et a étendu ses capacités et son utilisation pendant la pandémie de COVID-19 afin de continuer à assurer ses responsabilités de supervision de la sécurité malgré les restrictions de voyage et l'inaccessibilité des installations.

3.2.2 Les principaux outils utilisés par la FAA sont les caméras de surveillance, les microphones, la recherche et l'examen de documents électroniques, et la collaboration avec les titulaires et les postulants aux certificats par vidéoconférence ou audioconférence.

3.2.3 La réunion a noté que les principaux avantages de la réalisation d'activités de supervision à distance est l'efficacité obtenue sans obliger les inspecteurs à se déplacer. Cela signifie que la pratique se poursuivra, même si les circonstances facilitent à nouveau les déplacements de routine ou fréquents. La possibilité de voir, grâce à des caméras, des ordinateurs portables, etc., un lieu éloigné signifiera probablement moins de visites physiques des inspecteurs au fil du temps.

3.2.4 La FAA continue de normaliser les processus et d'apprendre dans quels cas la technologie est appropriée pour le travail d'échantillonnage et de vérification et dans quels cas elle peut ne pas aider à la supervision. La FAA apprend également ce qui fonctionne et ce qui doit être adapté lorsqu'elle exerce ses responsabilités d'inspection à distance.

3.2.5 Pour l'avenir, la réunion invite la FAA à partager d'éventuels éléments indicatifs relatifs à la mise en oeuvre de processus de supervision à distance et les matériels de formation en cours d'emploi dont le développement est en cours afin de permettre aux États d'acquiescer de l'expérience sur cette nouvelle technologie.

Orientations sur la mise en oeuvre du programme de supervision et de surveillance à distance

3.2.6 LA réunion a suivi une présentation des éléments indicatifs de la CASSOA de la Communauté d'Afrique de l'Est sur la supervision à distance en tant qu'alternative au mécanisme classique de supervision. La pandémie mondiale du COVID-19 a contraint les autorités de l'aviation civile à explorer les méthodes alternatives afin d'assurer le respect continu des exigences réglementaires en particulier, en procédant à l'audit à distance des opérations de l'aviation comme l'impose l'émergence des circonstances négatives qui empêchent la réalisation des activités de surveillance sur site.

3.2.7 La réunion a noté la nécessité d'élaborer des mécanismes pour la réalisation de la supervision à distance. Par conséquent, le besoin d'établir un mécanisme d'évaluation des entités réglementées cohérent, structuré, fiable et opportun est essentiel à la mise en œuvre réussie d'une surveillance à distance efficace.

3.2.8 Dans le même temps, pour déterminer l'applicabilité de la supervision à distance ou de la surveillance d'une entité particulière, il faudrait tenir compte de la mise en œuvre efficace du Système de gestion de la sécurité (SGS), d'un bon dossier/historique de conformité et d'une solide culture de la sécurité dans le rendement des activités de l'aviation.

3.2.9 The meeting was reminded the release of ICAO Doc 10144 - Handbook for CAAs on the management of aviation safety risks related to COVID-19 and the existence of other guidance materials to support States to mitigate the risks related to the COVID 19 pandemic. This information is available on the ICAO webpages COVID-19-Safety-Risk-Management (<https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>) and COVID-19 Operational Safety Measures (<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/operational-safety-measures.aspx>).

L'attention de la réunion a été attirée sur la publication du Doc 10144 de l'OACI - *Manuel OACI à l'intention des AAC sur la gestion des risques en matière de sécurité de l'aviation relatifs à la COVID-19*- et sur l'existence d'autres éléments indicatifs pour soutenir les États dans l'atténuation des risques liés à la pandémie de COVID-19. Ces informations sont disponibles sur les pages web de l'OACI sur la gestion du risque de sécurité lié à la COVID-19 (<https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>) et sur les mesures de sécurité opérationnelle dans le contexte de la COVID-19 (<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/operational-safety-measures.aspx>).

RASG-AFI/6 - Conclusion 6/X - Élaboration d'un mécanisme de supervision à distance de la sécurité

Il est conclu que,

Les États Afi établissent un mécanisme formel de mise en oeuvre efficace et efficiente ds activités de supervision à distance de la sécurité et, par conséquent, modifient leurs Manuels de l'inspecteur respectifq pour y intégrer les procédures et les processus y afférentes, et assurer une formation adéquate du personnel concerné

Nouveau programme de qualification professionnelle en matière de sécurité aéroportuaire ACI-OACI

3.2.10 La réunion a été informée du lancement le 4 novembre 2020, par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'un nouveau programme mondial de qualification appelé Sécurité professionnelle des aéroports (ASP) élaboré par les deux organisations pour les professionnels de la sécurité aéroportuaire et les régulateurs de l'aviation civile, deuxième initiative réussie proposée conjointement par l'OACI et ACI. Le programme mondial OACI-ACI d'accréditation des professionnels de la gestion aéroportuaire (AMPAP), introduit pour la première fois en 2007.

3.2.11 Le Programme vise le renforcement des capacités du personnel des aéroports (exploitants et régulateurs à qui demeurent un défi sur le continent africain. La réunion a par ailleurs noté que le programme appuiera les aéroports africains dans les efforts de relance et de durabilité en les aidant à harmoniser les pratiques en matière de sécurité avec les SARP de l'OACI.

3.2.12 L'ACI a par ailleurs annoncé que l'objectif de l'ASP consistant à former et agréer les cadres supérieurs des aéroports et les régulateurs aéroportuaire qui ont démontré une compréhension des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI, développé une excellence professionnelle dans le domaine des opérations côté piste des aéroports et maintenu les meilleures pratiques d'ACI concernant le secteur.

3.2.13 Le Programme ASP est un cours en ligne dispensé par les Instructeurs certifiés de l'ACI et comprend un examen d'accréditation. Après avoir terminé le programme, les régulateurs nationaux et le personnel aéroportuaire ayant suivi le programme seront en mesure de mettre les meilleures pratiques aux aéroports tout en assurant le respect des SARP de l'OACI dans les aéroports.

Mécanisme de revue par les pairs du Programme national de sécurité de l'AFI (SSP)

3.2.14 Il a été présenté à la réunion une proposition du Kenya et de l'Afrique du Sud visant à mettre en place le Mécanisme de revue par les pairs du Programme national de sécurité de l'AFI (SSP) dans le cadre du projet SSP du plan AFI. Il vise à mettre en place un Programme de revue par les pairs d'état à état à travers l'échange d'experts techniques entre les États de l'AFI afin de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de leur SSP.

3.2.15 En outre, l'objectif de ce mécanisme est de garantir que tous les États de l'AFI ont atteint l'objectif du GASP et de la région en matière de mise en œuvre efficace du SSP d'ici 2025. Ce programme reconnaît l'importance de la gestion de la sécurité comme l'une des principales priorités visant à atteindre un niveau acceptable de performance en matière de sécurité et à réduire les risques liés à la sécurité aérienne. Il soutient donc le mandat du GASP visant à réduire les risques opérationnels et à mettre en œuvre des programmes proactifs de gestion de la sécurité et de prévention des accidents, des pertes en vies humaines et des dommages aux biens/infrastructures.

3.2.16 Il est prévu que les États partagent leur expertise et leurs ressources en vue d'améliorer les niveaux de mise en œuvre du SSP en utilisant le Mécanisme de revue par les pairs du SSP de l'AFI.

3.2.17 LA réunion a noté qu'à ce jour, des progrès modestes ont été réalisés par les États de la région de l'AFI en ce qui concerne la mise en œuvre du SSP et qu'un seul 1 État de l'AFI (Rwanda) a pleinement mis en œuvre le SSP. Il a par ailleurs été noté que les défis auxquels sont confrontés les États pour faire progresser la mise en œuvre du SSP comprennent : le manque de personnel technique qualifié et de ressources. Par conséquent, le partage des experts techniques et des ressources entre les États AFI, dans le cadre du mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs, inclura le partage des éléments indicatifs et des outils qui aideront les États dans la mise en œuvre de leur SSP, dans l'auto-évaluation des PQ fondamentaux du SSP et dans l'appui à la mise en œuvre des plans d'action correctrices (CAP) correspondants.

3.2.18 Afin de lancer le projet, un projet pilote composé de 6 États au maximum, qui se situent à différents niveaux de mise en œuvre du SSP, est proposé. Les États qui ont été identifiés sont : l'Afrique du Sud, le Kenya, le Rwanda, la Côte d'Ivoire, le Nigéria et le Togo pour faire partie du projet pilote afin de concrétiser le concept. Le programme sera ensuite étendu à d'autres États ultérieurement identifiés.

3.2.19 La réunion est convenue de la coordination par les bureaux régionaux des modalités de mise en place du Mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs de la Région AFI, en tant que moyen pour compléter le Projet de SSP du Plan AFI afin de renforcer davantage et d'améliorer la mise en œuvre du SSP dans la région.

RASG-AFI/6 - Décision 6/X – Appui au Mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs

Il est décidé que,

Les bureaux régionaux facilitent la finalisation des modalités pour la mise en place du Mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs en tenant compte de la participation des SME au déploiement des mallettes pédagogiques (iPAcks) de gestion des risques de sécurité de l'aviation.

RASG-AFI/6 - Conclusion 6/X – Coopération entre les États dans le cadre du Mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs de la Région AFI

Les États AFI collaborent et oeuvrent ensemble dans le cadre du Mécanisme d'évaluation des SSP par les pairs afin de renforcer la sécurité grâce à une mise en œuvre effective du SSP et atteignent ainsi les objectifs régionaux.

Pratiques d'inspection d'aérodrome de la FAA en raison de la COVID-19

3.2.20 La réunion a été informée que la Federal Aviation Administration (FAA) a conclu un partenariat avec l'OACI pour organiser un webinaire destiné à informer les inspecteurs et les exploitants d'aérodrome de la manière dont la FAA réduit l'exposition à la COVID-19 et mène une supervision d'inspection à distance afin de garantir la sécurité dans les aéroports certifiés, qui servira de base aux discussions sur les meilleures pratiques au cours du webinaire. Le webinaire vise également à partager les expériences avec les exploitants d'aérodrome sur les protocoles à respecter avant et pendant le processus d'inspection d'un

aérodrome.

3.2.21 The meeting was further informed that, two representative States from the AFI region will each provide their lessons learned on aerodrome inspection during COVID-19. La réunion a été par ailleurs été informée que deux États représentatifs de la région AFI feront chacun part des enseignements tirés de l'inspection des aérodromes pendant la COVID-19. Les États AFI ont par conséquent été encouragés à participer au webinaire en désignant les inspecteurs et les exploitants d'aérodromes afin de tirer parti de cette longue relation qui unit l'OACI et la FAA.

Passage à l'enseignement virtuel du Cours de formation OACI des inspecteurs nationaux de la sécurité

3.2.22 La FAA a informé la réunion que les cours OACI de formation des inspecteurs nationaux de la sécurité seront bientôt dispensés virtuellement plutôt qu'en salle de classe. Le Cours de certification GSI fret aérien 18702 est déjà dispensé virtuellement et l'OACI compte organiser deux cours au mois de décembre 2020 .

3.2.23 La FAA et l'OACI entameront l'enseignement virtuel des autres course en commençant par le Cours de certification GSI 18700 des exploitants aériens, suivi du Cours GSO Licences du personnel 18710, ainsi que le Cours de navigabilité GSI 18701 – exploitant aérien et le Cours de maintenance approuvé. Chacune des conversions de ce cours durera environ huit semaines, suivies d'un cours de validation proposant le modèle FAA de règlement de l'aviation, version 2.10 et de la publication d'une nouvelle version en novembre 2020

3.2.24 La réunion a rappelé que la loi modèle de sécurité de l'aviation civile et le modèle de règlement de l'aviation civile (MCAr) ont été publiés pour aider les États à assumer leurs responsabilités en matière supervision de la sécurité de l'aviation. La loi et le MCAr fournissent des informations préliminaires suffisantes permettant à un État d'assumer ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et d'insister sur l'engagement de l'État en faveur de la sécurité de l'aviation comme l'exigent les éléments cruciaux de sécurité 1 – Législation aéronautique de base et 2 – Règlements d'exploitation spécifique.

3.2.25 Il a en outre été noté que plus de 80 États contractants de l'OACI ayant adopté les précédentes versions comme base de leur législation en matière d'aviation civile et comme règlements de l'aviation civile utilisent actuellement le MCAr. Par ailleurs, le MCAr soutient les cours de formation des inspecteurs nationaux de la sécurité approuvés par l'OACI. Le MCAr est accessible sur le site web de la FAA à l'adresse : <https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/mcar/>

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS

4.1 Le futur programme des travaux du RASG-AFI et de ses organes auxiliaires pour 2021 a été présenté au RASG-AFI. Les activités couvrent celles du RASC, des 2.3

4.2 Les activités proposées pour 2021 couvrent celles du RASC, des Équipes de sécurité de soutien (SST), des réunions régionales du RASG-AFI et les réunions conjointes l'Équipe spéciale de coordination APIRG/RASG-AFI (ARC-TF).

4.3 Le nouveau mode de fonctionnement des réunions de l'APIRG et du RASG-AFI (séances plénières conjointes d'ouverture et de clôture ; et sessions intermédiaires) a nécessité une modification du Manuel de procédures du RASG-AFI pour en tenir compte ainsi que des dispositions de l'édition 2020-2022 du GASP. Cet arrangement vise à assurer une bonne coordination entre les groupes et à garantir que toutes les activités de sécurité aux niveaux régional et sous-régional sont correctement coordonnées entre les acteurs afin d'éviter les doubles emplois.

4.4 La réunion a noté que la seule préoccupation significative de sécurité (SSC) qui subsiste dans la région RASG-AFI (en Érythrée) depuis longtemps et nécessite une révision de la stratégie pour mieux la gérer et la résoudre à court terme. Les Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) restent généralement un point faible dans la région. La réflexion à cet égard (ainsi que pour les RSOO) est la rationalisation des organisations régionales plutôt que leur prolifération. L'étude du plan AFI éclairera sur la voie à suivre. Des actions de suivi des deux ateliers AIG tenus à Addis-Abeba, en Éthiopie, et à Abuja, au Nigéria, en août et septembre 2018 respectivement, pour faciliter l'élaboration d'une législation, d'une réglementation et de procédures harmonisées dans les États, seront entreprises dans le contexte de la pandémie de la COVID-19.

4.5 L'un des principaux domaines d'intervention concerne l'inclusion de certains éléments dans la liste des nouvelles questions de sécurité pour la région, tels que les systèmes d'aéronefs téléguidés (RPAS) et l'accroissement progressif des taux d'EI dans tous les domaines pour tous les États, en tenant compte du concept d'Indice élevé de supervision de la sécurité (supérieur à 1) dans tous les domaines opérationnels.

RASG-AFI/6 - Décision 6/X : Examen et adoption du programme des travaux du RASG-AFI pour 2021

Il est décidé que,

La réunion RASG-AFI/6 approuve le programme des travaux du RASG-AFI et de ses organes auxiliaires pour 2021 joint en **Appendice XX au présent rapport..**

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE A JOUR DU MANUEL DE PROCEDURES ET DU MANDAT DU RASG-AFI

5.1 Suite à la révision du mandat des PIRG et des RASG par le Conseil de l'OACI afin d'améliorer la performance et les résultats attendus des Groupes, la vingt-deuxième Réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/22) et la cinquième Réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour l'Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/5), tenues à Accra, au Ghana, en juillet 2019, ont chargé les deux Groupes d'apporter les changements nécessaires au Mandat révisé de l'APIRG et du RASG-AFI, tel que contenu dans leurs Manuels de procédures respectifs.

5.2 Les principaux aspects du mandat général consistent à clarifier les rôles des parties prenantes et à promouvoir le partenariat entre elles, à harmoniser les méthodes de travail et à améliorer les rapports régionaux à travers des réunions plus fréquentes. Il a été convenu que l'option consistant à élargir encore le mandat générique pour répondre aux

besoins des régions garantira la flexibilité du travail et jettera les bases d'un modèle de réunion et de rapport plus efficace.

5.3 Le Secrétariat a fait des propositions de modification du Manuel de procédures RASG-AFI afin d'y intégrer le Mandat des RASG approuvé par le Conseil de l'OACI conformément à la Décision C-DEC 210/4 visant à améliorer les performances et les résultats attendus des Groupes..

5.4 La Décision du Conseil de l'OACI, C-DEC 210/4, a énoncé plusieurs points permettant de renforcer les PIRG et les RASG, notamment :

- a) l'amélioration de l'alignement et de l'harmonisation des mécanismes de travail des Groupes ;
- b) la nécessité d'adopter une méthodologie fondée sur les projets concernant les travaux que les Groupes entreprennent ;
- c) l'adoption de moyens permettant d'accroître l'efficacité et l'efficience des Groupes ;
- d) le renforcement des liens entre les PIRG et les RASG et les DGAC des États.

5.5 Afin d'atteindre les objectifs ci-dessus, elle a appelé à la révision du mandat des PIRG et des RASG, tel que contenu dans leurs Manuels de procédures respectifs. Le Manuel de procédure RASG-AFI a donc été révisé en conséquence.. En raison du volume de matériel qu'il est proposé d'ajouter au Manuel, il est jugé nécessaire de le désigner comme une nouvelle édition (c'est-à-dire le Manuel de procédures RASG-AFI, troisième Edition, octobre 2020) au lieu d'une révision. La version électronique du Manuel sera disponible en ligne sur les sites web WACAF et ESAF de l'OACI (icaowacaf@icao.int et icaoesaf@icao.int respectivement)..

La réunion a formulé la Décision suivante:

RASG-AFI/6 – Décision 6/XX : Examen et mise à jour du Manuel de procédures et du Mandat du RASG-AFI.

Il est décidé que,

- a) **La réunion RASG-AFI/6 examine et approuve l'amendement proposé tel qu'approuvé par la Réunion du RASC/5 et présenté ici, ou tel que modifié ;**
- b) **Le Secrétariat finalise le Manuel de procédures révisé du RASG-AFI et le publie, avec date d'entrée en vigueur fixée au 1^{er} janvier 2021.**

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

CINQUIÈME PARTIE:
DEUXIÈME SÉANCE CONJOINTE DES
RÉUNIONS APIRG/23 ET RASG-AFI/6

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : **EXAMEN ET ADOPTION DES
CONCLUSIONS ET DÉCISIONS
DES RÉUNIONS APIRG/23 ET
RASG-AFI/6**

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : **QUESTIONS DIVERSES**

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : **DATE ET LIEU DES PROCHAINES RÉU
NIONS APIRG ET RASG-AFI**

3.1 La date et le lieu des prochaines réunions d'APIRG et du RASG-AFI seront coordonnés par le Secrétariat et communiqués aux membres en temps opportun.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : **CÉRÉMONIE DE CLÔTURE-*Eyob***