RAPPORT DE LA VINGT-SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/26)

ET

DE LA NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/9)

(Cotonou, Bénin, 6 – 10 novembre 2023)

PRÉPARÉ PAR LE SECRÉTARIAT

LES DÉSIGNATIONS ET LA PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS CONTENUS DANS CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT DE LA PART DE L'OACI AUCUNE PRISE DE POSITION QUANT AU STATUT JURIDIQUE D'UN PAYS, D'UN TERRITOIRE, D'UNE VILLE OU D'UNE ZONE DE SES AUTORITÉS, OU CONCERNANT LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU LIMITES.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS 5

LISTE DES APPENDICES.....8

LISTE DES FIGURES.....9

LISTE DES TABLEAUX 9

LISTE DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS.....9

PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION.....13

DEUXIÈME PARTIE : PREMIÈRE SESSION CONJOINTE APIRG/26 ET RASG-AFI/ 17

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA RÉUNION.....17

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES REUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8 ..17

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION APIRG ET RASG-AFI 18

TROISIÈME PARTIE : VINGT-SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/26) 25

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR, DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET ÉLECTION DU BUREAU 25

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/25 ET EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION APCC/8.....25

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS DÉFINIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE.....26

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC LE RASG-AFI 58

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMI LES MEMBRES DE L'APIRG ET VOIE À SUIVRE 59

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL.....60

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE À JOUR DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'APIRG ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS 61

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES 61

QUATRIÈME PARTIE : NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/9).....63

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL.....63

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : ELECTION DU BUREAU DE LA RASG-AFI : 63

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION DU RASC/9 ET DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DU RASG-AFI/8.....64

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXEES POUR LA REGION RASG-AFI. 65

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC APIRG ...75

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS DE MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMI LES MEMBRES DU RASG-AFI ET SUITES A DONNER.....75

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL 76

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS 77

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES 77

CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME SESSION CONJOINTE APIRG/26 ET RASG-AFI/9 79

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/26 ET RASG-AFI/9 79

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES 79

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAIG	**Groupe de l'industrie aéronautique africaine**
AAMP	**Plan directeur ATM de la région AFI**
AAMP PMT	**Plan directeur ATM de la région AFI – Équipe de gestion de projet**
AANDD	**Base de données AFI des carences de la navigation aérienne**
AANRT	**Équipe chargée du rapport annuel de navigation aérienne**
AAO SG	**Sous-groupe Espace aérien et Aérodromes d'APIRG**
A-CDM	**Prise de décision collaborative aux aéroports**
AFI	**Afrique - océan Indien**
AFI ATM CP	**Plan de contingence ATM de la région AFI**
AFI-CIS	**Programme d'inspection coopérative pour la région AFI**
AFI CONOPS	**Concept d'opérations de la région AFI**
AFI FRA	**Espace aérien de libre itinéraire dans la région AFI**
AFI FRA PMT	**Équipe de gestion du projet d'espace aérien de libre itinéraire de la région AFI**
AFI-RASP	**Plan régional AFI de sécurité de l'aviation**
AFI SSR CMP	**Plan de gestion des code SSR de la région AFI**
AFPP	**Programme africain de procédures de vol**
AFRAA	**Association des compagnies aériennes africaines**
AIAG	**Groupe d'analyse des incidents des Services de la circulation aérienne (ATS)**
AIM	**Gestion de l'information aéronautique**
AIXM	**Modèle d'échange d'information aéronautique**
AMHS	**Système de traitement des messages aéronautiques**
ANSP	**Fournisseur de services de navigation aérienne**
ANS-SST	**Service de la navigation aérienne – Équipe de soutien à la sécurité**
APCC	**Comité de coordination des projets APIRG**
APIRG	**Groupe Régional AFI de planification et de mise en œuvre**
ARC-TF	**Groupe de travail de coordination APIRG/RASG-AFI**
ARMA	**Agence Régionale Africaine de Surveillance**
ASCAAR	**Attribution et revue des codes SSR de la région AFI**
ASBU	**Mises à niveau par blocs du système de l'aviation**
ASECNA	**Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar**
ATCO	**Contrôleur de la circulation aérienne**
BAGASOO	**Organisation de Supervision de la Sécurité de l'aviation du Groupe de l'Accord de Banjul**
BBB	**Bloc de construction de base**
CAA	**Autorité de l'aviation civile**
CAEP	**Comité de la protection de l'environnement en aviation**
CAFAC	**Commission africaine de l'aviation civile**
CANSO	**Organisation des services de la navigation aérienne civile**

CAPSCA	**Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile**
CART	**Groupe de Travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation**
CASSOA	**Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de l'EAC**
CNS	**Communication Navigation Surveillance**
CODEVMET AFI	**Développement coopératif de services de météorologie aéronautique dans la région AFI**
CPDLC	**Communications contrôleur-pilote par liaison de données**
EAC	**Communauté de l'Afrique de l'Est**
FIRs	**Régions d'information de vol**
GANP	**Plan mondial de navigation aérienne**
GASP	**Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde**
GASR	**Feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde**
GEUSR	**Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)**
G-HRC	**Catégories d'événements à risque élevé à l'échelle mondiale**
GRF	**Format de compte rendu mondial sur l'état de la surface des pistes**
HLCC	**Conférence de haut niveau sur le COVID-19**
HRDF	**Fonds de développement des ressources humaines**
IASTA	**Accord international de transit pour les services aériens**
IATA	**Association internationale du transport aérien**
ICAO	**Organisation de l'aviation civile internationale**
iSTARS	**Système intégré d'analyse et de notification sur les tendances en matière de sécurité**
IIM SG	**Sous-groupe Infrastructure et Gestion de l'information**
MET	**Météorologie aéronautique**
NCMC	**Coordonnateur national de la surveillance continue**
NCPI	**Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre**
NCLB	**Aucun pays laissé de côté**
OSI-SST	**Equipe de soutien sur les questions de sécurité opérationnelles**
PBN	**Navigation fondée sur les performances**
PBCS	**Communication et surveillance basées sur la performance**
PQ	**Question de protocole**
RASC	**Comité directeur du RASG-AFI**
RASG-AFI	**Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI**
RDI	**Recherche, développement et innovation**
REC	**Communautés économiques régionales**
RODB	**Banques de données régionales OPMET**
ROST	**Équipe de sécurité du Bureau régional**
RPAS	**Systèmes d'aéronefs télépilotés**

RSFTA	**Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques**
RSOO	**Organisme régional de surveillance de la sécurité**
RVSM	**Minimum de séparation verticale réduit**
SAF	**Carburant d'aviation durable**
SAP	**Plan d'action de l'Etat**
SAR	**Recherches et sauvetage**
SARPs	**Normes et pratiques recommandées**
SAT	**Groupe de l'amélioration continue des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud**
SBAS	**Système de renforcement basé sur satellite**
SLOP	**Procédures de décalage latéral stratégique**
SSC	**Préoccupation significative de sécurité**
SSO-SST	**Equipe de soutien du système national de supervision de la sécurité**
SSP – SST	**Équipe de soutien à la sécurité du programme national de sécurité**
SSTs	**Équipe de soutien à la sécurité**
TAC	**Code alphanumérique traditionnel**
TAG	**Groupe d'action tactique**
USOAP-CMA	**Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Approche de surveillance continue**

LISTE DES APPENDICES

Appendice 1A : Liste des participants

Première session conjointe APIRG/26 & RASG-AFI/9

Appendice 2A	**Ordre du jour et programme de travail de la réunion APIRG/26&RASG-AFI/9**
Appendice 2B	**Domaines et activités communs à l'APIRG, au RASG-AFI et au Plan AFI**
Appendice 2C	**Structures organisationnelles proposées pour la fusion APIRG/RASG-AFI**

APIRG/26

Appendice 3A	**Ordre du jour et programme de travail de la réunion APIRG/26**
Appendice 3B	**Termes de référence du projet 9 révisé sur la coopération civilo-militaire**
Appendice 3C	**Programme de travail futur de l'AAO/SG**
Appendice 3D	**État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/25**
Appendice 3E	**État d'avancement de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU**
Appendice 3F	**Informations sur la mise en œuvre des éléments AMET-B0 et AMET-B1**
Appendice 3G	**Liste actualisée des domaines minimums de reporting**
Appendice 3H	**Programme de travail futur de l'IIM/SG**
Appendice 3I	**AFI ANP Volume III, Première édition**
Appendice 3J	**Rapport sur la navigation aérienne de la région AFI, première édition**
Appendice 3K	**Programme de travail d'APIRG pour 2023-2024**

RASG-AFI/9

Appendice 4A	**Ordre du jour et programme de travail de la réunion RASG-AFI/9**
Appendice 4B	**Plan régional de sécurité aérienne de la région AFI, Édition 2023-2025**
Appendice 4C	**Programme de travail futur du RASG-AFI et de ses organes contributeurs**

LISTE DES FIGURES

APIRG/26	
Figure 1	**État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/25**
Figure 2	**Rapports de défaillances de coordination et de LHD**

LISTE DES TABLEAUX

APIRG/26	
Tableau 1	**Aéronefs non conformes au RVSM publiés dans le bulletin mondial**
Tableau 2	**Comparaison sur dix ans des évaluations des risques de collision (CRA) post-mise en œuvre dans le cadre du RVSM AFI**

LISTE DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS

DÉFINITIONS

Le RASG-AFI et l'APIRG consignent leurs actions sous la forme de conclusions et de décisions comme suit :

a) **Les conclusions** portent sur des questions qui, conformément au mandat des Groupes, méritent directement l'attention des États ou sur lesquelles le Secrétaire doit prendre des mesures supplémentaires conformément aux procédures établies.

b) **Les décisions** portent sur les modalités de travail internes des groupes et de leurs organes subsidiaires.

Sessions conjointes des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9	
APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/01	***Activités de lancement spatial***
APIRG/26 & RASG-AFI/9 Décision 5/02	***Activités de surveillance de l'espace aérien de la région AFI***
APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/03	***Activités de surveillance de l'espace aérien de la région AFI***
APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/04	***Évaluation du cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des objectifs de sécurité d'Abuja et intégration des objectifs de services de navigation aérienne***
APIRG/26 & RASG-AFI/9 Décision 5/05	***Amélioration de la structure d'APIRG et RASG-AFI***

APIRG/26	
APIRG/26 Décision 26/01	***Élection du Bureau***
APIRG/26 Décision 26/02	***Élection du président et du vice-président de l'AAO/SG***

APIRG/26 Décision 26/03	***Sensibilisation accrue au cadre de l'ASBU***
APIRG/26 Décision 26/04	***Ateliers coordonnés pour les Equipes de gestion de projet***
APIRG/26 Conclusion 26/05	***Projet 9 - Coopération civilo-militaire/Utilisation flexible de l'espace aérien***
APIRG/26 Décision 26/06	***Mise en place de l'Equipe de gestion du projet Coopération civilo-militaire / Utilisation flexible de l'espace aérien***
APIRG/26 Décision 26/07	***Ateliers de sensibilisation aux procédures de vol aux instruments***
APIRG/26 Décision 26/08	***Programme de travail de l'AAO/SG***
APIRG/26 Conclusion 26/09	***Essais d'itinéraires privilégiés par l'utilisateur (UPR) pour soutenir la mise en œuvre de la FRA dans l'espace aérien continental de la région AFI***
APIRG/26 Décision 26/10	***Élection du président et du vice-président de l'IIM/SG***
APIRG/26 Décision 26/11	***Formulation des conclusions et des décisions des réunions de l'APIRG***
APIRG/26 Conclusion 26/12	***Suivi de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région***
APIRG/26 Conclusion 26/13	***Échange réciproque de produits d'information aéronautique***
APIRG/26 Conclusion 26/14	***Mise en œuvre des changements à venir dans les ensembles de données du Système mondial de prévision de la zone (WAFS) et introduction d'une version conforme au GIGU du Service sécurisé d'information sur les données aéronautiques (SADIS)***
APIRG/26 Décision 26/15	***Approbation de la mise à jour des domaines minimums de reporting***
APIRG/26 Décision 26/16	***Programme de travail de l'IIM/SG pour 2023/2024***
APIRG/26 Conclusion 26/17	***Mise en place de la Task Force FF-ICE***
APIRG/26 Conclusion 26/18	***Mise en œuvre d'un service fixe aéronautique moderne (AMHS et AIDC)***
APIRG/26 Décision 26/19	***Adoption du volume III du Plan régional de navigation aérienne***
APIRG 26 Conclusion 26/20	***Amendement des volumes I et II du Plan régional de navigation aérienne***
APIRG/26 Conclusion 26/21	***Mise en œuvre de la météorologie spatiale***
APIRG/26 Conclusion 26/22	***Relance du programme d'évaluation par les pairs***
APIRG/26 Conclusion 26/23	***Détermination de la capacité ATC***
APIRG/26 Décision 26/24	***Le Sommet sur l'ANS***
APIRG/26 Décision 26/25	***Rapport annuel de la région AFI sur la navigation aérienne***
APIRG/26 Décision 26/26	***Amélioration de la sécurité de l'espace aérien***
APIRG/26 Conclusion 26/27	***Soutien aux activités de l'APIRG***
APIRG/26 Décision 26/28	***Examen et approbation du programme de travail d'APIRG pour 2023-2024***

RASG-AFI/9

RASG-AFI/9 Décision 9/01	***Election du Bureau du RASG-AFI***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/02	***Inclusion des pannes/dysfonctionnements des composants du système – non liés à la motorisation (SCF – NP) ; impacts d'oiseaux et risques liés à la faune ; brume de poussière et grand écart de hauteur (LHD) dans la liste des catégories d'événements à haut risque pour la région RASG-AFI***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/03	***Mise en œuvre d'un Programme de sécurité de l'État (PNS) efficace***
RASG-AFI/9 Décision 9/04	***Adoption du Plan régional de sécurité aérienne de la région AFI (AFI-RASP)***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/05	***Conduite d'un atelier de sensibilisation sur l'AFI-RASP***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/06	***Élaboration de Plans nationaux de sécurité aérienne***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/07	***Plan stratégique des RSOOs/RAIO de la régionAFI***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/08	***Informations sur la sécurité pour aider à la prise de décision***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/09	***Rapports d'enquête sur les accidents***
RASG-AFI/9 Décision 9/10	***Prévention des SSC***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/11	***Défis communs à la mise en œuvre identifiés parmi les membres du RASG-AFI et suite à donner***
RASG-AFI/9 Conclusion 9/12	***Des recommandations sur les actions ou les améliorations qui nécessiterait un examen au siège de l'OACI***
RASG-AFI/9 Décision 9/13	***Approbation du programme de travail futur du RASG-AFI et de ses organes contributeurs***

PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION

Lieu et durée

1.1 La vingt-sixième réunion du Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/26) et la neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation - Région Afrique - océan Indien (RASG-AFI/9) se sont tenues du 6 au 10 novembre 2023 au Centre des Conventions de Cotonou, au Bénin. Deux sessions conjointes APIRG&RASG-AFI ont eu lieu les 6 et 10 novembre 2023.

Participation

1.2 Les réunions ont accueilli 228 participants des États de la région AFI, du siège et des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes. La liste des participants figure à l'**Appendice 1A** du présent rapport.

Bureau et Secrétariat

1.3 Les sessions conjointes des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9 ont été coprésidées respectivement par M. Latta Dokisime Gnama (Togo), Président du RASG-AFI et Mme Paule Assoumou-Koki (Cameroun), Vice-Présidente de l'APIRG.

1.4 M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI, et Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau Afrique orientale et australe de l'OACI, ont assuré le secrétariat des réunions. Ils ont bénéficié de l'appui de M. Nika Meheza Manzi, Directeur régional adjoint du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI, et de M. Martin Maurino, Expert technique, Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, de la Direction de la navigation aérienne (ANB) du siège de l'OACI. Les experts des Bureaux régionaux ESAF et WACAF ci-après ont également participé aux réunions :

M. François-Xavier Salambanga	*Expert régional CNS, Bureau WACAF, Dakar*
M. Papa Issa Mbengue	*Expert régional OPS, Bureau ESAF, Nairobi*
M. Kebba Lamin Jammeh	*Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar*
M. Elisha Omuya	*Expert régional AGA, Bureau ESAF, Nairobi*
Mme Keziah Ogutu	*Expert régional ATM, Bureau ESAF, Nairobi*
Mme Sonia Freitas	*Expert régional SI, Bureau WACAF, Dakar*
Mme Chinga Mazhetese	*Expert régional MET/ENV, Bureau ESAF, Nairobi*
M. Ilboudo Goama	*Expert régional MET, Bureau WACAF, Dakar*
M. Serge Guy Tchanda	*Expert régional ATM, Bureau WACAF, Dakar*
M. Harvey Lekamisy	*Expert régional CNS, Bureau ESAF, Nairobi*
M. René Tavarez	*Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar*
M. Fanfe Bamba	*Expert régional AIM, Bureau WACAF, Dakar*
M. Eyob Estifanos	*Expert régional Plan AFI, Bureau ESAF, Nairobi*

Langues de travail

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

Ouverture de la réunion

1.6 L'ouverture de la session conjointe des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9 a eu lieu le lundi 6 novembre 2023. Deux cent vingt-huit (228) délégués provenant des États de la région AFI, des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes, y ont pris part. La liste des participants à la session conjointe figure à l'**Appendice 1A** du présent rapport.

1.7 Au cours de la séance d'ouverture, des allocutions ont été prononcées par M. José TONATO, Ministre des Transports et du Développement Durable de la République du Bénin ; M. Karl Legba, Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin ; M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) ; M. Henry Okech, Directeur de la sécurité et des services techniques au nom de Mme Adefunke Adeyemi, Secrétaire générale de la Comission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ; et M. Dokisime Gnama Latta, Président du RASG-AFI. Tous les intervenants ont exprimé dans leurs discours, leur gratitude aux Autorités et au peuple de la République du Bénin pour l'accueil de l'événement et pour la parfaite coordination de la réunion.

1.8 M. Karl LEGBA, Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin a souhaité la bienvenue à tous les participants et a remercié l'OACI d'avoir choisi le Bénin pour ces importantes rencontres.

1.9 S'exprimant au nom de la Secrétaire générale de la CAFAC, M. Henry Okech, Directeur de la sécurité et des services techniques de la CAFAC, a présenté à la réunion la liste actualisée des domaines et des tâches accomplies par la CAFAC depuis la dernière réunion. Il a souligné les progrès réalisés dans le cadre du projet d'analyse coûts-bénéfices du SBAS, du processus de révision des objectifs de sécurité d'Abuja et du projet d'analyse des écarts en matière d'infrastructures d'aviation, entre autres.

1.10 Dans son allocution, le Président du RASG/AFI, le Colonel Latta, a remercié le Gouvernement de la République du Bénin pour l'accueil chaleureux réservé aux délégués. Il a mis l'accent sur les défis de la région AFI dans la mise en œuvre des différentes décisions et conclusions des deux groupes, et a encouragé les États à collaborer et à partager les ressources disponibles pour renforcer efficacement leurs capacités de supervision et de mise en œuvre.

1.11 M. Prosper Zo'o Minto'o, Secrétaire d'APIRG et Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI, a souhaité la bienvenue aux délégués et leur a transmis les salutations du Président du Conseil et du Secrétaire général de l'OACI. Il a exprimé ses sincères remerciements au Gouvernement de la République du Bénin pour avoir accepté d'accueillir la réunion et pour les excellentes dispositions prises pour l'accueil des délégués. Il a également remercié les participants des États, des organisations internationales et régionales ainsi que de l'industrie présents à la réunion.

1.12 M. Zo'o Minto'o a souligné plusieurs résultats obtenus et quelques défis au cours de l'année écoulée, depuis la dernière réunion tenue en novembre 2022 à Kigali, au Rwanda. Plusieurs États ont considérablement amélioré leur taux mise en œuvre effective à la suite des activités de l'USOAP-CMA. Des progrès ont également été accomplis dans la certification des aérodromes utilisés pour les vols internationaux et dans la mise en œuvre effective du Programme national de sécurité (PNS). Il a cependant rappelé à la réunion que les progrès accomplis ne doivent pas occulter les problèmes existants, y compris les Préoccupations significatives de sécurité (SSC) émergentes, qui nécessitent des actions urgentes et coordonnées au niveau régional.

1.13 Il a également souligné que la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne dans la région ont été gravement affectées par plusieurs événements imprévus tels que des grèves, des troubles politiques et des conflits. Les États et les organisations, avec l'appui des Bureaux régionaux de l'OACI dans le cadre des procédures établies d'APIRG, ont toutefois fait montre d'efforts pour améliorer la fourniture d'infrastructures et des services de navigation aérienne au niveau requis pour soutenir la demande de l'industrie de l'aviation.

1.14 Le Directeur régional a en outre informé la réunion que la 41e Assemblée de l'OACI a soutenu la recommandation du Conseil de l'OACI pour la poursuite du programme du Plan régional de mise en œuvre complet de la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) sur la période de 2025 à 2030. Pour conclure, il a fait le point sur la coordination et la mise en œuvre en cours de la résolution A41-27 de la 41e Assemblée relative à l'analyse des écarts en matière d'infrastructures de l'aviation.

1.15 La réunion a été officiellement ouverte par le Ministre des Transports et du Développement Durable de la République du Bénin, M. José TONATO, qui, au nom du Gouvernement de la République du Bénin, a souhaité la bienvenue aux délégués à cette importante rencontre. Il a également remercié l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'avoir choisi le Bénin et a exprimé la gratitude du Chef de l'Etat pour la tenue, pour la première fois, des réunions APIRG et RASG-AFI à Cotonou. Conscient de l'importance de l'impact crucial de tels événements sur la sécurité aérienne, il a appelé à l'amélioration continue des performances en matière de sécurité dans la région.

1.16 Le Ministre a en outre souligné la nécessité pour les réunions de discuter des défis communs de mise en œuvre identifiés entre les États membres. Il a souligné que le Bénin, en tant qu'Etat contractant de l'OACI, s'est engagé à promouvoir la sûreté et la sécurité de l'aviation civile en mettant en œuvre les dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

1.17 Il a conclu son allocution en souhaitant aux délégués un agréable séjour au Bénin et des délibérations fructueuses et a déclaré officiellement ouvertes les réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9.

DEUXIÈME PARTIE : PREMIÈRE SESSION CONJOINTE APIRG/26 ET RASG-AFI/

DEUXIÈME PARTIE : PREMIÈRE SESSION CONJOINTE APIRG/26 ET RASG-AFI/

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

1.1. L'ordre du jour et le programme de travail adoptés par la session conjointe figurent à l'**Appendice 2A** du présent rapport.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES REUNIONS APIRG/25 ET RASG-AFI/8

2.1 *Examen des suites données par l'ANC et le Conseil au rapport des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8*

2.1.1 La réunion a été informée des suites données par la Commission de la navigation aérienne (ANC) au rapport des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8. Le Secrétariat a informé la réunion que le Conseil s'était réuni la semaine précédant APIRG/26 et RASG-AFI/9. Par conséquent, leurs actions et décisions n'étaient pas encore finalisées ; et donc non incluses dans cet examen.

2.1.2 La réunion a pris note de la nécessité identifiée par l'ANC d'aligner le Plan régional de navigation aérienne et le Plan régional de sécurité aérienne sur les dernières éditions du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité aérienne de l'aviation dans le monde (GASP), tels qu'amendés par la quarante-et-unième session de l'Assemblée de l'OACI. La réunion a noté la nécessité de finaliser le Plan régional de sécurité aérienne pour la région Afrique-océan Indien avant la fin de 2023, afin d'atteindre l'objectif fixé dans le GASP pour toutes les régions.

2.1.3 En ce qui concerne l'alignement de la définition de la région Afrique-Océan Indien (AFI) sur la zone géographique réelle de l'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a été informée que l'ANC considérait qu'il s'agissait d'un point lié à la gouvernance. Le sujet a été discuté par le Comité de gouvernance (COG) et par le Conseil lors de sa 230ème session. Le Secrétariat a informé la réunion qu'il attendait du Conseil les instructions sur les prochaines étapes, afin d'accélérer l'achèvement de la définition.

2.1.4 Sur la participation aux réunions des PIRG et RASG, la réunion a été informée que l'ANC a noté, avec préoccupation, la nécessité d'assurer une représentation appropriée aux réunions, afin d'inclure des décideurs qui peuvent faire progresser les recommandations formulées par les groupes régionaux (tels que les Directeurs généraux de l'aviation civile). L'ANC a proposé que l'utilisation des pouvoirs soit étudiée par le Secrétariat. La réunion a noté que ce point restait ouvert, dans l'attente des instructions du Conseil, l'ANC ayant estimé qu'il s'agissait d'une question de gouvernance.

2.1.5 La réunion a pris note de certaines des réalisations d'APIRG/25, qui ont été soulignées par l'ANC, notamment la finalisation de la base de données régionale sur les carences de navigation aérienne ; les travaux en cours pour mettre à jour la liste des carences de

navigation aérienne. La réunion a noté la nécessité d'aider les États à accélérer la mise en œuvre des exigences du Plan régional de navigation aérienne, y compris les éléments constitutifs de base (BBB) et les éléments applicables de la mise à niveau par blocs du système d'aviation (ASBU) ; et la nécessité pour l'OACI d'appuyer le renforcement des capacités en matière de cyber-résilience des systèmes de navigation aérienne à travers des ateliers et d'autres moyens.

2.1.6 La réunion a pris note de certaines réalisations du RASG-AFI/8, qui ont été soulignées par l'ANC, notamment l'amélioration du niveau de supervision de la sécurité, mesuré à travers la mise en œuvre effective (EI) des huit éléments cruciaux ; la résolution de Préoccupations significatives de sécurité (SSC) dans certains États ; et une augmentation de la certification des aéroports dans la région. La réunion a été informée que l'ANC a soulevé des préoccupations concernant l'augmentation du taux d'accidents dans la région du RASG-AFI en 2022 ; ainsi qu'un faible niveau de mise en œuvre du Programme de sécurité de l'État (SSP).

2.1.7 En ce qui concerne le SSP, la réunion a discuté de la nécessité d'une assistance supplémentaire pour améliorer la mise en œuvre. La réunion a appelé à la coopération d'État-à-État, afin d'aider à accroître la mise en œuvre du SSP, en attendant l'intégration complète de l'évaluation de la mise en œuvre du SSP dans le traditionnel Programme universel d'audit de supervision de la sécurité, qui devrait commencer en 2025.

2.2 *Suivi des conclusions et décisions des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8*

2.2.1. La réunion a examiné l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions des sessions conjointes APIRG/25 et RASG-AFI/8. La réunion a noté que parmi les 4 conclusions et 1 décision qui en découlent, 1 conclusion a été mise en œuvre tandis que d'autres sont toujours en cours. La réunion a exhorté les États, la CAFAC et les autres parties prenantes à continuer à collaborer et à déployer davantage d'efforts pour assurer une mise en œuvre rapide et efficace des conclusions et décisions conjointes d'APIRG/25 et RASG-AFI/8.

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

3.1. Résultats de la réunion ARC-TF/6

3.1.1. La réunion a pris note des résultats de la réunion ARC-TF/6 et a salué les efforts déployés par les présidents et secrétaires d'APIRG et du RASG-AFI qui ont permis d'assurer une coordination réussie et de rendre compte à l'ANC et au Conseil de l'OACI.

3.1.2. La réunion a également pris note de l'examen fait par l'ARC-TF de ses Termes de Référence (TOR), y compris son programme de travail, ses tâches principales, sa composition, ses rôles et responsabilités et ses modalités de travail en vue de coordonner et d'orienter la planification et la mise en œuvre des activités d'APIRG et du RASG-AFI.

3.1.3. La réunion a examiné les résultats du deuxième Forum sur les organisations régionales de surveillance de la sécurité (RSOO) pour la sécurité aérienne mondiale, en particulier la session portant sur les RSOO de la région AFI, qui s'est tenue le 12 octobre 2023 à Nairobi, au Kenya, dans le cadre dudit deuxième Forum. La réunion a entériné les

résultats de la session du Forum sur les RSOO pour l'Afrique, pour être présentés à la réunion RASG-AFI/9.

3.1.4. Sur la coordination des rapports annuels d'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a pris acte de la publication de la neuvième édition du rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI ainsi que de la finalisation de la première édition du rapport annuel sur la navigation aérienne qui est prête à être diffusée.

3.2. **Domaines et activités communs APIRG/RASG-AFI/Plan AFI**

3.2.1. La réunion a examiné, comme proposés par l'ARC-TF/6, les domaines d'intérêt communs actualisés entre APIRG, le RASG-AFI et le Plan AFI. Les changements sont principalement liés à l'introduction de l'Impact sur le terrain sans perte de contrôle (CFIT), de la Perte de contrôle en vol (LOC-I) et de la Collision en vol (MAC). La réunion a approuvé la mise à jour des domaines communs tels que présentés à l'**Appendice 2B** du présent rapport.

Coordination des activités spatiales des États-Unis

3.2.2. La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis d'Amérique a informé la réunion de la coordination nécessaire pour atténuer les risques de sécurité pour les usagers de l'air, résultant des opérations spatiales de lancement et de retour. Ces informations ont mis en évidence l'augmentation significative des opérations spatiales de lancement et de retour au cours des dernières années. Notant que l'impact de ces opérations ne se limite pas à un seul pays ou à une région d'information de vol (FIR), la FAA a souligné la nécessité d'une coordination avec les diverses parties prenantes dans l'identification et la communication des Zones à risque pour les aéronefs (AHA) sous la forme de zones dangereuses dans les FIR touchés, et l'utilisation des NOTAM pour diffuser l'informations aux usagers de l'air.

3.2.3. La FAA a présenté les meilleures pratiques pour rationaliser la coordination dans l'élaboration des NOTAM internationaux et l'utilisation du système de traitement des messages aéronautiques (AMHS) pour transmettre les demandes. Ils ont également souligné le rôle du Réseau d'échange de données ATFM de CANSO pour les Amériques (CADENA) et les lignes directrices élaborées par le Groupe informel des services de la circulation aérienne du Pacifique Sud (ISPACG) et le Groupe informel de coordination ATC du Pacifique (IPACG) pour harmoniser les procédures de coordination. Il a été noté que la rationalisation du processus a permis d'accroître l'efficacité et de réduire la charge de travail, tout en utilisant l'infrastructure existante sans frais supplémentaires.

3.2.4. La FAA a demandé à la réunion d'exhorter les États touchés par les opérations à faire part de leurs commentaires afin d'affiner et d'améliorer davantage le processus de coordination, d'envisager la création d'une liste unique de distribution de courrier électronique pour s'assurer que toutes les parties concernées sont informées des activités spatiales imminentes affectant l'espace aérien, et a recommandé que les États effectuant ou soutenant des lancements spatiaux envisagent une coordination par courrier électronique direct et AMHS en plus des notifications diplomatiques ; et que l'OACI inclue les coordonnées de la coordination spatiale dans la liste actuelle des experts régionaux. En conséquence, la réunion a convenu de la conclusion suivante :

APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/01 : ***Activités de lancement spatial***

Il est conclu que, pour assurer une coordination adéquate lors des activités de lancement spatial :

a) Les États qui effectuent, soutiennent des lancements spatiaux ou sont affectés par les lancements, envisagent d'établir une liste de distribution de courrier électronique unique pour garantir que toutes les parties concernées sont informées des activités spatiales imminentes affectant l'espace aérien ;

b) Les États qui lancent ou soutiennent les lancements devraient établir un courrier électronique direct et un AMHS en plus des notifications diplomatiques pour la coordination ; et

c) **L'OACI devra inclure les coordonnées de la coordination spatiale dans la liste actuelle des experts régionaux.**

Activités d'analyse RVSM de la région AFI

3.2.5. L'Agence régionale de surveillance Afrique-Océan Indien (ARMA) a informé la réunion des défis rencontrés au cours de l'année écoulée dans la collecte des informations en vue du calcul de l'évaluation annuelle des risques de collision. La réunion a été informé qu'au cours des années précédentes, deux organismes régionaux, le Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG) et le Groupe d'action tactique de l'OACI (TAG), jouaient le rôle des groupes de surveillance et contribuaient à l'analyse des incidents signalés dans la région. Malheureusement, au cours de la dernière année, les deux groupes n'ont pas pu se rencontrer. L'AIAG qui était le dépositaire de la base de données AFI sur les incidents, a depuis été abandonnée, car elle était considérée avoir dépassé son objectif.

3.2.6. La réunion a noté avec inquiétude que l'absence d'un groupe d'analyse actif en 2023 avait entrainé l'incapacité de l'ARMA à produire le CRA 17. L'ARMA a exhorté la réunion à envisager la création d'un nouveau groupe d'analyse pour remplacer l'AIAG, et le Secrétariat à coordonner une réunion d'analyse d'urgence pour combler les lacunes dans l'analyse des incidents. Le Secrétariat s'est résolu à engager les parties concernées dans la résolution du problème. La réunion a formulé la décision et la conclusion suivantes.

APIRG/26 & RASG-AFI/9 Décision 5/02 : Activités d'analyse des incidents de l'espace aérien de la région AFI

Il est décidé que, afin d'appuyer le travail de l'ARMA dans la production de rapports d'évaluation des risques de collision (CRA), le Secrétariat coordonne d'urgence une réunion entre l'ARMA, l'IATA et l'OACI pour combler les lacunes dans l'analyse des incidents de la région.

APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/03 : Activités d'analyse des incidents de l'espace aérien de la région AFI

Il est conclu que, afin de continuer à fournir des données d'enquêtes sur les incidents et accidents en vue d'améliorer la sécurité dans la région, l'IATA, en étroite coordination avec l'OACI et toutes les parties prenantes concernées, transfère les activités de l'AIAG aux RSOO/RAIO.

3.3. Évaluation du Cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des objectifs de sécurité d'Abuja et intégration des objectifs des services de navigation aérienne

3.3.1. La CAFAC avait présenté l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja (AST) et leur alignement sur le GASP et le GANP lors des événements de la Semaine AFI de l'OACI, qui se sont tenus à Nairobi, au Kenya, du 21 au 26 août 2023. Il avait été décidé au cours de cette réunion que la CAFAC coordonne avec les parties prenantes concernées pour discuter des objectifs révisés en préparation de la réunion du Comité technique spécialisé sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, et l'énergie (STC-TTIITE) de la Commission de l'Union africaine (CUA), qui s'est tenue en Tanzanie du 12 au 15 septembre 2023.

3.3.2. La réunion CUA STC-TTIIE a demandé à la CAFAC, à la CUA et à l'OACI de collaborer et de finaliser le processus d'amendement des objectifs de sécurité d'Abuja, y compris le cadre de performance associé, et de l'aligner sur le GASP et le GANP de l'OACI.

3.3.3. En octobre 2023, la CAFAC a intégré le processus d'examen des objectifs de sécurité d'Abuja dans le programme de travail annuel de ses Groupes de travail d'experts. Les travaux sont en cours et seront terminés d'ici mars 2024. La réunion a donc convenu de ce qui suit :

APIRG/26 & RASG-AFI/9 Conclusion 5/04 : Évaluation du Cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des objectifs de sécurité d'Abuja et intégration des objectifs des services de navigation

Il est conclu que, afin de finaliser le processus d'amendement des objectifs de sécurité d'Abuja, y compris le cadre de performance associé, et de s'aligner sur les Plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne de l'OACI, la CAFAC en collaboration avec l'OACI et les autres parties prenantes :

a) complète le processus d'examen des objectifs de sécurité d'Abuja et l'établissement du cadre de performance d'ici le 31 mars 2024 ; et

b) mène une analyse approfondie et une comparaison des objectifs de sécurité d'Abuja avec les plans régionaux de sécurité de l'aviation de l'OACI pour identifier les similitudes et les différences, afin de proposer la voie à suivre pour examen par les Ministres africains responsables de l'aviation civile.

3.4. Amélioration de la structure d'APIRG et du RASG-AFI

3.4.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté les résultats des travaux du groupe restreint créé par la session conjointe APIRG/25 et RASG-AFI/8 pour étudier la faisabilité de la fusion d'APIRG et du RASG-AFI en une seule entité à l'avenir, conformément à la décision 4/04 d'APIRG/25 & RASG-AFI/8.

3.4.2. L'étude s'est appuyée sur la structure organisationnelle d'APIRG et du RASG-AFI ainsi que leurs Termes de Référence, tels qu'énoncés dans leurs Manuels de procédures respectifs. Les principes suivants ont été pris en compte :

a) Améliorer la coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI tout en évitant la duplication des efforts ;

b) Maintenir le moins possible les réunions en présentiel des différentes organes contributeurs des deux Groupes et privilégier les sessions en ligne tout en assurant un bon niveau de participation ; et

c) Accordez suffisamment de temps aux sous-domaines de l'APIRG et du RASG-AFI pour discuter en profondeur et adresser leurs problèmes spécifiques.

3.4.3. L'étude a également pris en compte la Conclusion 4/03 d'APIRG/25 & RASG-AFI/8 relative à la clarification sur la nouvelle désignation de la zone de navigation aérienne couverte par l'APIRG et le RASG-AFI. A cet effet, l'étude a proposé la fusion des activités d'APIRG et du RASG-AFI sous l'égide du *Groupe régional de la sécurité, de la planification et de la mise en œuvre des régions ESAF et WACAF*.

3.4.4. En outre, deux types de structures ont été proposés à l'examen de la réunion. Les structures organisationnelles sont jointes à **l'Appendice 2C** du présent rapport.

a) **Structure 1,** comprenant trois sous-groupes comme suit :

- Sous-groupe de l'infrastructure et de la gestion de l'information (IIM/SG)
- Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG)
- Sous-groupe de la supervision et de la gestion de la sécurité (SOM/SG)

b) **Structure 2,** comprenant les cinq sous-groupes suivants :

- Sous-groupe de la Gestion de l'information (IM/SG)
- Sous-groupe de la Planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG)
- Sous-groupe de la Gestion de la circulation aérienne et de recherche et sauvetage (ATM-SAR/SG)
- Sous-groupe Infrastructure et technologie CNS (CIT/SG)
- Sous-groupe de la Supervision et de la gestion de la sécurité (SOM/SG)

3.4.5. La réunion a apprécié le travail accompli par le Groupe d'étude. Bien que plusieurs États et organisations aient soutenu la structure 1, la réunion a chargé le Secrétariat d'examiner les commentaires supplémentaires des États et des parties prenantes sur la proposition, et d'élaborer, d'ici juin 2024, un Manuel de procédure du futur organe ainsi que le calendrier d'une période de transition et d'autres dispositions connexes. La réunion a demandé au Secrétariat, une fois finalisé, de coordonner avec les présidents des deux Groupes pour une réunion extraordinaire conjointe APIRG et RASG-AFI afin d'examiner et d'approuver les propositions. La décision suivante a été formulée.

APIRG/26 & RASG-AFI/9 Décision 5/05 : Amélioration de la structure d'APIRG et RASG-AFI

Il est décidé que, Afin de finaliser l'étude sur l'approche intégrée d'APIRG et du RASG-AFI en les combinant en une seule entité, le Secrétariat :

a) accélère la finalisation de l'étude sur la base des commentaires des parties prenantes, y compris l'élaboration du Manuel des procédures ainsi que du calendrier de la période de transition et d'autres dispositions connexes d'ici juin 2024 ; et

b) coordonne avec les présidents d'APIRG et du RASG-AFI, pour une réunion extraordinaire conjointe APIRG et RASG-AFI afin d'examiner et approuver les propositions.

TROISIÈME PARTIE : VINGT-SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/26)

TROISIÈME PARTIE : VINGT-SIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/26)

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

1.1. L'ordre du jour adopté par la réunion figure à **l'Appendice 3A** du présent rapport.

1.2. **Élection du Bureau**

1.2.1 La réunion a rappelé que la dernière élection des Officiels d'APIRG a eu lieu lors de la 24ème réunion du Groupe, en novembre 2021, c'est à dire il y a deux ans. La réunion a procédé à l'élection des Officiels d'APIRG et a convenu de la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/01 : Election du Bureau

il est décidé que, pour guider les activités d'APIRG, les officiels suivants ont été élus :

a) Directeur général, Autorité de l'aviation civile du Cameroun, Président ;

b) Directeur général, Autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud, Premier vice-président ; et

c) Directeur général, Autorité de l'aviation civile du Nigeria, Deuxième vice-président.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/25 ET EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION APCC/8

2.1 Examen de l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25

2.1.1 La réunion a reçu des informations sur l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25 (figure 1). La réunion a noté la réalisation à 50% de certains des livrables et résultats. Par ailleurs, il a été noté que 48% des livrables étaient encore en cours, tandis que 2% des actions n'avaient pas été démarrées.

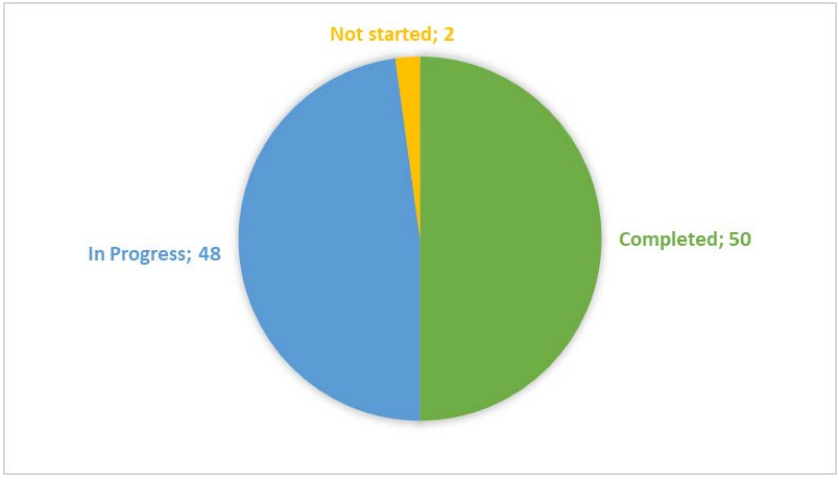


Figure 1 : État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25

2.1.2 En ce qui concerne les conclusions et décisions « en cours » et « non entamées », la réunion a demandé au Secrétariat d'approfondir l'analyse en fournissant des informations supplémentaires sur les responsabilités spécifiques qui entravent l'accomplissement de ces tâches. La réunion a en outre demandé de fournir à l'avenir les raisons de la non-réalisation ainsi que d'éventuelles mesures d'atténuation.

2.1.3 En outre, la réunion a examiné et proposé des mesures pour faciliter la mise en œuvre de la décision 25/40 d'APIRG sur l'intégration de la Recherche, du Développement et de l'Innovation (RDI) dans le programme de travail d'APIRG. La réunion a souligné l'importance de la RDI dans le domaine de l'aviation et a convenu que le Groupe de travail devrait continuer à travailler pour s'assurer que la RDI est intégrée aux activités d'APIRG.

2.2 Examen des résultats de la réunion de l'APCC/8

2.1.4 La réunion a apprécié les résultats de la réunion APCC/8, y compris l'examen des rapports des réunions des Sous-groupes AAO et IIM. La réunion a en outre pris connaissance des orientations fournies par l'APCC pour la finalisation de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion d'APIRG ainsi que des documents de travail connexes.

2.1.5 La réunion a pris note des progrès réalisés par le Secrétariat dans le développement de l'outil en ligne de collecte de données ASBU, qui était en cours de finalisation. En vue de l'utilisation opérationnelle future de cet outil en ligne de collecte de données ASBU, les États ont été priés de fournir au Secrétariat les données de base sur leur planification et la mise en œuvre des éléments ASBU. La réunion a également recommandé la conduite de formations pour les points focaux des États et des organisations.

2.1.6 Concernant l'eANP de la région AFI, la réunion a été informée des actions entreprises par le Secrétariat pour aider les États à résoudre les problèmes liés à la qualité des données et des informations dans les volumes I et II. Les États ont été encouragés à participer aux activités programmées sur la mise à jour du Plan régional de navigation aérienne et à soumettre des propositions d'amendement à l'eANP.

2.1.7 La réunion a pris note des actions proposées, notamment des réunions spécifiques de l'APCC pour discuter des défis rencontrés par les Sous-groupes dans la conduite de leurs activités et fournir davantage de soutien et d'orientation.

2.1.8 La réunion a reconnu et apprécié le soutien apporté par l'APCC à l'équipe dans la finalisation du rapport annuel sur la navigation aérienne. La réunion a été informée des difficultés rencontrées par l'équipe du rapport annuel sur la navigation aérienne pour recueillir des données auprès des États et des parties prenantes, et a exhorté toutes les parties prenantes à fournir les informations lorsque cela est nécessaire.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS DÉFINIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

3.1 Résultats de la sixième réunion du Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG6)

3.1.1 La réunion a été informée que la sixième réunion du Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG6) s'est tenue en présentiel au Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) à Dakar, au Sénégal, du 4 au 8 septembre 2023. Soixante-cinq (65) participants de quatorze (14) États et quatre (4) organisations régionales/internationales ont participé à la réunion.

3.1.2 Conformément au Manuel de procédure d'APIRG, la réunion a élu le président et le vice-président du sous-groupe et a donc convenu de la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/02 : Élection du Président et du Vice-Président de l'AAO/SG

Il est décidé que, pour assurer la continuité des activités de l'AAO/SG :

a) M. Nathan Kaluba, de la République de Zambie, est élu Président du Sous-groupe AAO; et

b) M. Sanogo Adama, de la République de Côte d'Ivoire est élu Vice-Président du Sous-groupe AAO.

3.1.3 La réunion a été informée que l'AAO/SG6 avait examiné toutes les conclusions et décisions d'APIRG et du RASG-AFI se rapportant à son mandat, d'APIRG/21 à APIRG/25. 88 conclusions et décisions ont été jugées valides tandis que 60 ne l'étaient plus. La réunion a noté que les conclusions et les décisions valides ont été réorganisées et reformulées pour s'assurer qu'elles sont spécifiques, mesurables, réalisables, réalistes et limitées dans le temps (SMART). La réunion a demandé au Sous-groupe de palier dans ses plans d'activités aux défis de la mise en œuvre des conclusions consolidées en suspens.

3.1.4 La réunion a informé sur de l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25 applicables au Sous-groupe et a noté que 73 % étaient achevées, 18 % étaient en cours de mise en œuvre tandis que 9 % ne l'était pas encore. La réunion a exhorté les États et les organisations à assurer la mise en œuvre réussie de tous les points en suspens.

Mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines AOP et ATM/SAR

3.1.5 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU applicables à AAO/SG et a noté la nécessité d'organiser des ateliers pour accroitre la connaissance sur les fondamentaux de l'ASBU. Les ateliers amélioreront l'état d'avancement de la mise en œuvre, ce qui se reflétera dans les rapports. La réunion a donc convenu de la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/03 : Sensibilisation accrue au cadre de l'ASBU

Il est décidé que, pour améliorer l'état de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU, le Secrétariat organise au moins deux ateliers de sensibilisation sur l'ASBU d'ici le 31 octobre 2024.

Analyse des écarts en matière d'infrastructure de l'aviation

3.1.6 La réunion a été informée de l'initiative de l'Union africaine (UA) et de la CAFAC visant à conduire une analyse à long terme des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques sur la base d'une projection sur 25 ans qui déterminerait et mobiliserait les ressources et le financement nécessaires pour combler les écarts identifiés. La réunion a noté des similitudes entre le rapport de la CAFAC et le projet de Plan directeur ATM de la région AFI en cours, et a donc appelé à l'harmonisation des deux projets pour une meilleure efficacité et une utilisation optimale des ressources disponibles.

Activités de l'équipe de gestion de projet de l'espace aérien de libre itinéraire (FRA PMT)

3.1.7 La réunion a été informée des résultats de l'atelier d'évaluation des risques du FRA AFI qui s'est déroulé du 27 février au 2 mars 2023. La réunion a noté la nécessité d'affiner le réseau actuel de routes ATS de la région AFI afin de relier le FRA de l'espace aérien supérieur à l'espace aérien inférieur. Les participants à la réunion ont noté le lien étroit qui existe entre les activités du FRA, de la navigation basée sur la performance (PBN) et des projets de coopération civilo-militaire (CMC). La réunion a donc formulé la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/04 : Ateliers coordonnés des équipes de gestion de projet

Il est décidé que, compte tenu du lien commun entre les activités de la PBN, de la FRA et de la coopération civilo-militaire, les PMT coordonnent la conduite d'au moins deux ateliers/réunions conjoints afin d'optimiser les ressources et d'améliorer la coordination des activités.

Le laboratoire de Route PBN de la région AFI

3.1.8 La réunion a été informée que la réunion du laboratoire de route PBN de la région AFI, qui s'est tenu à Nairobi, au Kenya, du 22 au 26 mai 2023, a mis en évidence le faible niveau de mise en œuvre des CCO/CDO dans les États de la région AFI. La réunion s'est accordée sur la demande de nouvelles routes PBN dans les espaces aériens ESAF et WACAF et sur la reconstitution de l'équipe de gestion du projet PBN.

Rapport d'activités de l'Equipe de gestion du projet AAMP

3.1.9 La réunion a été informée de l'existence d'une lacune dans l'élaboration des documents stratégiques régionaux. En effet, l'Equipe de gestion du projet AAMP comprend principalement des Experts AOP et ATM, et manque ainsi d'expertise dans les domaines CNS, AIM et MET. La réunion AAO/SG6 a de ce fait chargé, le président de l'AAO/SG et le coordonnateur de l'Equipe de gestion du projet AAMP de contacter le président et les coordonnateurs des équipes de gestion des projets du sous-groupe IIM, pour la revue et la mise à jour continue des documents de stratégie de l'AAMP (c'est-à-dire le plan directeur, la Vision 2045 de l'ATM AFI et le futur concept d'opérations (CONOPS)). La réunion a également noté la nécessité d'examiner la Vision 2045 de l'ATM de la région AFI pour l'aligner sur la dernière édition du GANP et a appelé l'Equipe de gestion du projet à l'intégrer dans ses activités.

Activités de coopération civilo-militaire (CMC) dans le domaine de l'ATM

3.1.10 La réunion a noté que trois ateliers ont été organisés en 2023, dont deux virtuels et un en personne à Lusaka, Zambie, du 7 au 11 août 2023. L'atelier de Lusaka a réuni 95 participants de quinze (15) États, quatre (4) organisations internationales et trois (3) compagnies aériennes internationales opérant dans la région. La réunion a convenu d'inviter les autorités militaires aux réunions d'APIRG et de ses organes contributeurs pour améliorer la collaboration et la coopération ; et convenu des termes de référence spécifiques du conseil d'orientation civil et militaire de haut niveau. La réunion a formulé les conclusions suivantes :

APIRG/26 Conclusion 26/05 : Projet 9 - Coopération civilo-militaire/Utilisation flexible de l'espace aérien

Il est conclu que, afin d'appuyer et d'orienter efficacement la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et de l'utilisation flexible de l'espace aérien dans la région AFI, les termes de références figurant à l'Appendice 3B du présent rapport sont approuvés.

APIRG/26 Conclusion 26/06 : Mise en place de l'équipe de gestion du projet de coopération civilo-militaire et de l'utilisation flexible de l'espace aérien.

Il est conclu que, afin de soutenir et d'orienter efficacement la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et de l'utilisation flexible de l'espace aérien dans la région AFI, les États sont instamment priés de nommer des experts au sein de l'équipe de gestion du projet de coopération civilo-militaire/utilisation flexible de l'espace aérien d'ici le 31 janvier 2024.

3.1.11 La République démocratique du Congo a fait le point sur les progrès accomplis dans la mise en place de la coopération civilo-militaire en vue de garantir la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes dans l'espace aérien au-dessus de son territoire. Cette coopération s'est concrétisée après la signature en 2021, du protocole d'accord entre l'autorité ATS et les autorités militaires pour la coordination des activités dangereuses pour les aéronefs civils. L'un des principaux avantages d'une coopération, d'une collaboration et d'une coordination civile et militaire efficace, est l'utilisation flexible de l'espace aérien réglementé FZR4 au-dessus du niveau de vol 245 sur la route ATS UA617 qui traverse la zone réglementée. En outre, des comités locaux de coordination et des procédures opérationnelles de coordination civilo-militaire sont déjà en place dans les hubs aéroportuaires mixtes du pays, ce qui renforce l'efficacité des opérations aériennes, en particulier pour les opérations de recherches et de sauvetage.

3.1.12 Le Ghana a présenté des informations sur la feuille de route et les étapes stratégiques pour la formation d'un Comité de coopération, de collaboration et de coordination civilo-militaire et le partage de l'expérience du Ghana en matière de coopération civilo-militaire. Il a été souligné qu'une coopération civilo-militaire efficace repose sur une communication efficiente, qui doit être fondée sur une interaction étroite et la confiance entre les parties prenantes civiles et militaires, ainsi que sur l'établissement d'une telle coopération au plus haut niveau approprié. Il a été noté que la coopération était à la fois

informelle entre les états-majors civils et militaires opérationnels et formelle grâce à la création du Comité de coopération civilo-militaire (CCC).

3.1.13 La réunion a salué les réalisations de la RDC et du Ghana en matière de coordination civilo-militaire et a appelé les autres États à tirer parti des expériences partagées par les deux États pour améliorer leurs activités civilo-militaires.

Sécurité de l'espace aérien RVSM de la région AFI

3.1.14 La réunion a noté avec préoccupation l'augmentation des incidents ATS dans les espaces RVSM des centres d'information de vol (FIC) entre les frontières des régions AFI et MID. La fermeture de la FIR Khartoum et de l'espace aérien du Niger en raison de troubles civils a forcé le trafic aérien à éviter les deux espaces aériens et a entraîné une surcharge du trafic dans la région de la mer Rouge. L'augmentation du nombre de rapports sur les grands écarts de hauteur dans la FIR d'Asmara en raison de défaillances de coordination entre l'ACC d'Asmara et les FIR du MID, à savoir les ACC de Sanaa et de Djeddah, ont été préoccupantes. Il a été noté qu'il était urgent de mettre à jour les procédures opérationnelles entre Asmara et les FIR voisines pour remédier à ces carences.

3.1.15 La réunion a été informée des webinaires à venir organisés par ARMA sur les grands écarts de hauteur (LHD) et la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS), et a encouragé toutes les parties prenantes à y participer.

Relocalisation et mise à niveau du FIC/ACC de Mogadiscio

3.1.16 La réunion a pris note du transfert réussi du centre ATS de Mogadiscio de Nairobi à Mogadiscio, de la mise à niveau réussie du FIC au centre de contrôle régional (ACC) et de la mise à niveau de l'espace aérien de Mogadiscio de la classe G à la classe A depuis le 26 janvier 2023. La réunion a donc convenu que le projet de modernisation et de réinstallation du FIC/ACC de Mogadiscio était terminé.

Rapport d'activités de l'équipe de gestion de projet du plan de contingence ATM de la région AFI (AFI CP PMT)

3.1.17 La réunion a été mise à jour sur l'évolution de la situation dans la région en ce qui concerne les situations de contingence, à savoir l'activation des plans de contingence pour l'espace aérien du Soudan, du Gabon et du Niger, qui a entraîné d'importantes perturbations du trafic aérien dans et autour des FIR adjacentes à la région AFI.

3.1.18 Les leçons tirées de l'activation des équipes de coordination des contingences (CCT), pour gérer les situations de contingence au cours de l'année, indiquent que la désignation de l'équipe de gestion du plan de contingence ATM de la région AFI (AFI ATM CCT) tel qu'il est indiqué dans le plan de contingence ATM de la région AFI doit être modifié afin d'éviter toute confusion avec les CCT habituellement activées pendant les situations de contingence. Il a également été noté des divergences dans certains des plans de contingence nationale qui nécessitent un réexamen pour harmoniser les routes de contingence et le système d'attribution des niveaux de vol associé afin d'éviter les conflits lorsque lesdites routes sont activées.

3.1.19 La réunion a rappelé aux États et aux organisations d'élaborer des plans nationaux de contingence et d'en communiquer le lien d'accès aux Bureaux régionaux de l'OACI pour publication sur leur site internet.

Équipe de projet sur la sécurité des pistes

3.1.20 La réunion a été informée que l'équipe du projet sur la sécurité des pistes a élaboré et soumis pour approbation, le document du projet. La réunion a noté que l'équipe du projet avait proposé certaines activités susceptibles d'améliorer les programmes de sécurité des pistes dans les aéroports, y compris des activités à envisager pour augmenter le nombre d'équipes actives de sécurité des pistes dans la région. La réunion s'est également félicitée de la mise en place d'équipes de sécurité des pistes sur certains aéroports au Burundi, en Ouganda et au Soudan du Sud.

Équipe du projet A-CDM

3.1.21 La réunion a pris note des critères proposés pour la mise en œuvre de la prise de décision collaborative aux aéroports dans la région. Les critères comprennent des mesures et des étapes clés pour la mise en œuvre efficace de l'A-CDM en tenant compte de la densité du trafic dans les aéroports afin de déterminer ceux pour lesquels la mise en œuvre de l'A-CDM est essentielle.

Rapport de l'équipe du projet sur la certification des aérodromes

3.1.22 La réunion a été informée des progrès réalisés par l'équipe dans la révision du document de projet afin d'accélérer la certification des aérodromes internationaux dans la région. Les défis liés à la certification des aérodromes, à savoir la conformité réglementaire, l'insuffisance de l'infrastructure et des ressources, le manque de personnel qualifié et les contraintes financières, ont également été abordés. La réunion a apprécié la tenue d'ateliers de certification d'aérodromes pour le Cameroun et Djibouti ; ainsi que l'achèvement des processus de certification de l'aéroport Sir Sereste (Botswana), de l'aéroport de Brazzaville (Congo) et de l'aéroport de Freetown (Sierra Leone).

3.1.23 Afin de renforcer les capacités des États en matière de certification des aérodromes, la réunion a exhorté les Bureaux régionaux de l'OACI et les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) à renforcer leurs soutiens aux programmes de renforcement des capacités et aux activités d'assistance technique. La réunion a en outre exhorté les RSOO à promouvoir la coopération régionale et l'harmonisation des processus de certification des aérodromes, y compris l'échange de bonnes pratiques et d'expériences.

Rapport de l'équipe de projet de formation et de qualification

3.1.24 La réunion a été informée qu'en juillet 2023, trente (30) États (62,5 %) et cinq (5) organismes de formation avaient fourni des réponses à un questionnaire élaboré par l'équipe pour recueillir des données. La réunion a pris note des priorités identifiées et a demandé à l'équipe de projet de les inclure dans le document de projet.

Composition des équipes de projet du domaine de la Planification opérationnelle d'aérodromes (AOP)

3.1.25 La réunion a noté que la liste des membres de l'équipe de projets du domaine AOP n'était pas à jour, étant donné qu'elle comprenait des membres qui avaient quitté leur administration. La réunion a appelé les États et les organisations à veiller à ce que les membres des équipes de projets soient remplacés par des experts dûment qualifiés afin d'assurer la continuité des activités des équipes de projets.

Initiative de mise en œuvre du GRF au Burkina Faso

3.1.26 Le Burkina Faso a indiqué qu'il concevait des systèmes avec et sans contact au sol pour effectuer des inspections et des évaluations des pistes dans le cadre de la mise en œuvre du Format mondial de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF). La réunion a apprécié l'innovation qui est encore au stade expérimental et a encouragé l'État à poursuivre l'initiative jusqu'à son terme et à partager l'expérience et les enseignements tirés des résultats.

Défis de la gestion du risque animalier à l'échelle régionale

3.1.27 La réunion a été mise à jour sur les résultats de l'atelier régional sur la gestion du risque animalier qui s'est tenu en Ouganda les 26 et 27 juillet 2022, auquel ont pris part des participants des États ESAF et WACAF. Les participants à la réunion ont été informés des défis auxquels sont confrontés les États dans la mise en place de programmes de gestion du risque animalier. C'est ce qui ressort du nombre élevé d'États qui ont signalé des cas « inconnus ». Afin d'élaborer une stratégie pour relever ces défis, la réunion a proposé qu'une équipe d'experts soit chargée de mener une enquête sur le nombre, l'impact et la fréquence des cas « inconnus » et de proposer des mesures pour relever ces défis d'ici le 31 juillet 2024.

Initiatives de la CANSO

3.1.28 Les participants à la réunion ont été informés de la création d'un réseau d'échange de données ATFM pour l'excellence coopérative (CADENCE) de CANSO pour l'échange d'information entre les entités participantes. L'outil est actuellement utilisé dans la région Amérique du Sud. La réunion a appelé les États à adopter la feuille de route de Mombasa de CANSO et à accélérer la mise en œuvre du CDM.

Initiative de la SASO

3.1.29 L'Organisation de la sécurité de l'aviation de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SASO) a informé les participants des initiatives et activités qu'elle a menées. Les activités comprenaient la formation des inspecteurs ANS, des missions d'assistance ainsi que l'harmonisation de la réglementation et des documents d'orientation. La réunion s'est également félicitée de l'offre de la SADC d'accueillir les activités de l'AAO/SG et de parrainer des experts pour toutes les formations destinées aux États membres de la SADC.

Mise à jour de l'eANP de la région AFI

3.1.30 La réunion a rappelé la décision 24/30 d'APIRG/24 qui demandait l'identification des éléments ASBU applicables et la finalisation du volume III de l'eANP de la région AFI. La réunion a été informée que le Secrétariat avait fait circuler le projet de volume III de l'eANP pour obtenir des commentaires par le biais d'une lettre aux État datée du 20 janvier 2023. Il a également été noté que le personnel technique concerné n'a pas toujours accès aux lettres adressées aux États par l'OACI, ce qui entraîne un faible retour d'information de la part des États et un manque de participation aux activités organisées par l'OACI.

Mises à jour sur les carences de la navigation aérienne

3.1.31 La réunion a été informée que la plateforme AANDD a été officiellement lancée par le biais d'un webinaire organisé par le Secrétariat le 17 mai 2023. La réunion a rappelé les dispositions de la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le signalement des défaillances adoptée par le Conseil de l'OACI le 30 novembre 2023, et a appelé toutes les parties prenantes concernées à participer pleinement et à jouer leur rôle dans le cadre de cette méthodologie.

Activités liées aux systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) dans les États WACAF

3.1.32 La réunion a été informée qu'une enquête sur la mise en œuvre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) a été menée par l'OACI dans les États WACAF en 2023. Les résultats de l'enquête ont révélé que, bien que tous les États aient nommé des points focaux pour les RPAS, l'absence de réglementations promulguées et la conduite des activités non-réglementées des RPAS dans la région n'ont pas encore été adressées. La réunion a donc appelé le RASG-AFI à aider les États à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre des réglementations nationales connexes.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe AAO

3.1.33 La réunion a été informée des difficultés rencontrées par les membres des équipes de projet en matière de définition et de rédaction des projets et a demandé au Secrétariat d'organiser un webinaire virtuel pour sensibiliser les membres des équipes de projet à ce sujet.

3.1.34 La réunion a mis en évidence le manque d'informations sur certains concepts tels que le plan PBCS AFI et le modèle de cadre réglementaire national, ainsi que sur la façon de déterminer la capacité ATS.

3.1.35 La réunion a appelé les États à atténuer de manière proactive les préoccupations significatives de sécurité (SSC) dans les processus de conception et d'approbation des procédures de vol qui est en augmentation considérablement dans la région. À cet égard, la réunion a formulé le projet de décision suivant :

APIRG/26 Décision 26/07 : Ateliers de sensibilisation sur les procédures de vol aux instruments

Il est décidé que, afin d'atténuer le risque de SSC liés aux PANS-OPS dans la région, le Secrétariat organise deux ateliers de sensibilisation en 2024 visant à accroître la sensibilisation des États et des organisations aux processus de conception et d'approbation des procédures de vol aux instruments.

3.1.36 La Côte d'Ivoire a proposé d'accueillir l'un des ateliers en coordination avec le Secrétariat dans un esprit de partage d'expériences pour atténuer et/ou résoudre les problèmes de SSC liés aux PANS-OPS dans la région. La réunion a apprécié l'offre faite par la Côte d'Ivoire ainsi que les réalisations de l'Etat.

3.1.37 La réunion a été informée que le nombre d'accords de recherches et de sauvetage signés était très faible dans région. La réunion a encouragé les États et les organismes régionaux à soutenir les accords conjoints de recherche et de sauvetage afin d'optimiser les ressources disponibles et d'harmoniser les procédures et les services de recherche et de sauvetage.

Mandat et programme de travail du sous-groupe

3.1.38 La réunion a été informée que le Sous-groupe a décidé d'examiner davantage son mandat et de présenter les résultats lors de ses réunions ultérieures. La réunion a examiné le programme de travail de l'AAO/SG, qui comprend les activités et les réunions telles que présentées à **l'Appendice 3C**, et a convenu de la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/08 : Programme de travail de l'AAO/SG

Il est décidé que, conformément au mandat du Sous-groupe, le programme de travail de l'AAO/SG est approuvé comme indiqué à l'Appendice 3C.

Résultats de l'atelier de lancement du projet d'essai FRA

3.1.39 La réunion a été informée par l'AFRAA de l'atelier de lancement du projet pilote d'espace aérien à libre itinéraire (FRA) du Groupe de l'industrie aéronautique africaine (AAIG), qui s'est tenu du 30 octobre au 2 novembre 2023 à Addis-Abeba. Les essais ont été réalisés dans le cadre du suivi du laboratoire mené à Nairobi, au Kenya, du 27 juin au 1er juillet 2022, où un projet d'essai FRA a été identifié pour soutenir la mise en œuvre du projet continental FRA de l'OACI.

3.1.40 CANSO Amérique latine, dans le but de partager ses expériences sur la façon dont le CADENA (Réseau d'échange de données ATFM de CANSO pour les Amériques) et CADENCE (Réseau d'échange de données ATFM de CANSO pour l'excellence coopérative) ont contribué à la mise en œuvre de la FRA, étape par étape, dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, a facilité les essais de lancement.

3.1.41 La réunion a été mise à jour sur la façon dont, en mettant en pratique la méthodologie apprise, l'atelier de lancement du projet a coordonné efficacement avec tous les services opérationnels concernés et a obtenu les approbations pour deux vols d'essai le 2

novembre 2023, à savoir les vols ET 935 et KQ 508 qui ont opéré en toute sécurité sur les deux routes privilégiées par les utilisateurs (UPR) en dehors des routes existantes en procédant directement d'Addis-Abeba à Abidjan et de Nairobi à Accra, respectivement.

3.1.42 La réunion a pris note des résultats de l'atelier de lancement de l'essai et a formulé la conclusion suivante.

APIRG/26 Conclusion 26/09 : Essais d'itinéraires privilégiés par l'utilisateur (UPR) pour soutenir la mise en œuvre du FRA dans l'espace aérien continental de la région AFI

Il est conclu que, afin de soutenir la mise en œuvre du FRA AFI dans l'espace aérien continental, les Etats, CANSO, AFRAA, IATA et les ANSP de la région AFI continuent à mener des essais d'UPR et à recueillir des données opérationnelles essentielles pour soutenir la mise en œuvre du projet FRA AFI dans le cadre du FRA PMT d'APIRG, en utilisant les systèmes d'information opérationnel (OIS) de CADENA et CADENCE comme plate-forme de partage d'informations.

3.2 Résultats de la sixième réunion du sous-groupe de l'infrastructure et de la gestion de l'information de l'APIRG (IIM/SG6)

3.2.1. La réunion a été informée que la sixième réunion du sous-groupe de l'infrastructure et de la gestion de l'information de l'APIRG (IIM/SG6) s'est tenue en personne, à Nairobi, au Kenya, du 31 juillet au 3 août 2023. Quatre-vingt-trois (83) participants de dix-huit (18) États des régions ESAF et WACAF et de cinq (5) organisations ont participé à la réunion. Dix (10) points inscrits à l'ordre du jour ont été discutés, comme en témoigne le rapport de la réunion disponible à https://www.icao.int/ESAF/Pages/IIM-SG-6.aspx

Élection du président et du vice-président

3.2.2. Conformément aux dispositions du Manuel de procédure d'APIRG, la réunion a été informée que l'IIM/SG6 a élu le président et le vice-président du sous-groupe. La décision suivante a été formulée en conséquence.

APIRG/26 Décision 26/10 : Élection du Président et du Vice-Président du Sous-Groupe IIM

Il est décidé que, pour guider la mise en œuvre des activités du Sous-Groupe, M. Issoufou Abdoulaye (Niger) et Mme Nokuthula Phakathi (Afrique du Sud) sont respectivement élus Président et Vice-Présidente du Sous-Groupe IIM.

Examen des conclusions et décisions de la réunion IIM/SG5 et des conclusions et décisions de la réunion d'APIRG/25 concernant le sous-groupe

3.2.3. La réunion a été mise à jour sur l'examen des Conclusions et Décisions des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 relatives au Sous-groupe IIM, notant que 38 % étaient achevés, 45 % étaient en cours de mise en œuvre tandis que 17 % n'avaient pas débuté. La réunion a noté les défis présentés et a convenu du rôle important que jouent les États pour garantir la mise en œuvre des conclusions et des décisions. L'état de mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25 est fourni à l'**Appendice 3D**.

Formulation des conclusions et des décisions des réunions d'APIRG

3.2.4. La réunion a été mise à jour sur les conclusions et décisions en suspens d'APIRG, et a noté que depuis APIRG/23, plusieurs conclusions et décisions étaient toujours en suspens. En particulier, la réunion APIRG/25 a noté que seulement 50 % des conclusions et décisions d'APIRG/24 avaient été achevées.

3.2.5. En analysant la question, la réunion a identifié certains facteurs qui contribuent au faible niveau de mise en œuvre des conclusions et des décisions, notamment l'évaluation insuffisante de la pertinence des actions, les actions non clairement spécifiées, les responsabilités non clairement identifiées, le calendrier non correctement fixé, les indicateurs non identifiés et les moyens de suivi non spécifiés.

3.2.6. Pour faire face à ces défis, la réunion a convenu à travers la décision suivante, d'un modèle visant à améliorer la formulation des conclusions et décisions à partir de 2024.

APIRG/26 Décision 26/11 : Formulation des conclusions et décisions des réunions d'APIRG

Il est décidé que, pour remédier aux facteurs contribuant au faible niveau de mise en œuvre des conclusions et décisions formulées par les réunions d'APIRG et de ses organes contributeurs, le modèle suivant est adopté pour la formulation des futures conclusions et décisions.

<table>
<tr><th colspan="6">Conclusion/Décision XX : Titre de la conclusion ou de la décision</th></tr>
<tr><td>Pourquoi:</td><td colspan="5">Pourquoi cette conclusion ou décision est-elle nécessaire ?</td></tr>
<tr><td>Quoi:</td><td colspan="5">Quelle action est requise ?</td></tr>
<tr><td>Qui:</td><td colspan="5">Qui est responsable de l'action requise (p. ex., OACI, États, organisations, etc.)</td></tr>
<tr><td>Quand:</td><td colspan="5">Date cible</td></tr>
<tr><td colspan="6">Suivi de la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Suivi requis</td><td>Oui ☐
Non ☐</td><td>Métrique</td><td>Métrique 1 :
Métrique 2 :
....</td><td>Moyens de collecte de données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision</td><td>Moyen 1 :
Moyen 2 :
....</td></tr>
</table>

État de mise en œuvre des éléments ASBU applicables dans les domaines CNS, AIM et MET

3.2.7. La réunion a noté que les données collectées auprès des États par les Bureaux régionaux donnaient un aperçu de l'état de mise en œuvre des éléments ASBU dans la région. Il a été convenu que la finalisation en cours du Volume III de l'e-ANP et son automatisation permettront aux Administrations/Organisations de mettre directement en ligne l'état de mise en œuvre des éléments ASBU dans les tableaux conçus à cet effet. Les États ont été encouragés à continuer de fournir des données sur l'état de mise en œuvre des éléments ASBU, comme indiqué dans le volume III de l'eANP fourni en **Appendice 3E** au présent rapport.

3.2.8. En réponse à la Conclusion 25/11 d'APIRG/25 relative à la collecte de données et aux rapports sur la mise en œuvre de l'ASBU, la réunion a été informée qu'un outil de collecte de données ASBU en ligne était en cours de développement par le Secrétariat en tant que complément à la plateforme actuelle de la Base de données sur les carences de la navigation aérienne (AANDD), et était en cours de finalisation.

3.2.9. En vue de l'utilisation opérationnelle future de cet outil de collecte de données ASBU en ligne, la réunion a demandé aux États de fournir au Secrétariat les données de base sur leur planification et leur mise en œuvre des éléments ASBU et a recommandé l'organisation de formations pour les points focaux des États et des organisations. La conclusion suivante a donc été formulée.

APIRG/26 Conclusion 26/12 - Suivi de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU dans la région

Il est conclu que, afin de fournir une analyse et une visualisation complètes et basées sur des données de l'état de mise en œuvre des éléments ASBU dans la région,

a) Les États doivent fournir au Secrétariat des données de référence sur la planification et la mise en œuvre des éléments ASBU, à travers leurs commentaires sur le volume III de l'eANP d'ici le 31 janvier 2024, pour la finalisation et l'opérationnalisation de l'outil en ligne de collecte et de suivi des données ASBU; et

b) Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI organisent d'ici le 30 juin 2024 des séminaires/webinaires de familiarisation sur l'utilisation de l'outil en ligne, pour les points focaux des États et des organisations.

Mise en œuvre des éléments ASBU et résultats des projets IIM de l'APIRG

CNS

3.2.10. La réunion a reçu le rapport sur les progrès réalisés par le projet COM 1 – Mise en œuvre de la communication sol/sol (ATS/DS, AIDC, VoIP) ; Projet COM 3 – Mise en œuvre de la communication Air/Sol (données vocales HF/VHF, CPDLC) ; Projet COM 4 – Infrastructure intégrée de télécommunications aéronautiques ; Projet COM 5 – Évaluation des services de navigation AFI Cyber-résilience ; Projet Navigation ; Projet Surveillance ; et Projet Spectrum.

3.2.11. Six (6) des huit (8) projets CNS ont notifié l'achèvement de la documentation du projet, des plans d'action du projet, de l'ébauche des coûts du projet et du matériel d'orientation. Les deux autres projets doivent encore élaborer leur plan d'action et le coût des projets.

AIM

3.2.12. La réunion a été informée des progrès réalisés dans la conduite des deux nouveaux projets AIM/4 sur la surveillance de la qualité de l'information aéronautique et l'amélioration des NOTAM, et AIM/5 sur la mise en œuvre des ensembles de données cartographiques d'aérodrome.

3.2.13. La réunion a noté les défis rencontrés dans la composition des équipes du projet, notamment le manque d'expertise dans le domaine de la conception des procédures de vol et de la cartographie aéronautique, qui sont essentielles à la mise en œuvre réussie des ensembles de données de procédures de vol aux instruments et des ensembles de données de cartographie des aérodromes. La réunion a demandé au Secrétariat de diffuser aux États et aux organisations les critères requis pour la nomination des experts dans les équipes des deux projets.

MET

3.2.14. En ce qui concerne le projet MET 1 sur la fourniture de produits et d'informations météorologiques mondiaux, régionaux et locaux, le projet MET 2 sur la fourniture d'informations météorologiques dans le format du modèle d'échange d'information météorologique de l'OACI (IWXXM) et le projet MET 3 sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 3 relatives aux exigences en matière de météorologie spatiale dans la région AFI, la réunion a été informée de l'achèvement de l'alignement de la documentation des projets sur les dispositions du GANP, l'élaboration de l'estimation des coûts des projets et la collecte de données sur la mise en œuvre des éléments AMET-B0 et AMET-B1 auprès des États, comme indiqué à **l'Appendice 3F** du présent rapport. Les équipes de projet ont également examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments MET de l'ASBU, identifié les carences et élaboré des plans d'actions correctives. Le projet MET 3 a organisé un atelier régional sur les besoins en météorologie spatiale, qui a fourni aux États des orientations à l'intention de leurs prévisionnistes MET sur les avis de météorologie spatiale.

3.2.15. La réunion a noté que les deux nouveaux projets MET intitulés, Projet MET 4 sur la mise en œuvre des normes de compétence en météorologie aéronautique et Projet MET 5 sur l'atténuation des carences liées à la disponibilité des données OPMET dans la région, venaient d'être repris par de nouveaux Coordonnateurs et membres d'équipes projet. Le projet MET 4 a rapporté l'achèvement de l'élaboration des documents du projet, du plan d'action et de la proposition de coût du projet. Il n'y a eu aucun rapport sur le projet MET 5.

Rapports sur la planification et la mise en œuvre par les États et les parties prenantes - Mise en œuvre de l'AMET-B0 et de l'AMET-B1 par les États membres de l'ASECNA

3.2.16. L'ASECNA a présenté les progrès accomplis dans la mise en œuvre des éléments AMET-B0 et AMET-B1 de l'ASBU dans ses États membres. La réunion a encouragé l'ASECNA à poursuivre son appui aux États pour améliorer les capacités des services météorologiques aéronautiques dans la région.

Status de l'eANP de la région AFI

3.2.17. La réunion a rappelé aux États la nécessité de fournir des données dans les tableaux inclus dans le Volume III de l'eANP de la région AFI pour chacun des domaines AOP, ATM/SAR, CNS, AIM et MET. La réunion a également été informée des actions en cours entreprises par le Secrétariat pour aider les États à résoudre les incohérences dans les volumes I et II à travers le webinaire en trois sessions sur la mise à jour du Plan régional de navigation aérienne.

Autres initiatives en matière de navigation aérienne

CNS

3.2.18. La réunion a discuté de la position finale de l'OACI pour la Conférence mondiale 2023 sur les radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (CMR 23 de l'UIT), telle qu'approuvée par le Conseil de l'OACI et diffusée aux États en juin 2023. La réunion a souligné la nécessité pour l'OACI de fournir, comme d'habitude, la matrice de compatibilité sur le rapport de la réunion préparatoire de la

Conférence (CMP) d'ici le 10 novembre 2023, afin de faciliter la poursuite des discussions des États avec leurs organismes nationaux de réglementations des télécommunications.

AIM

3.2.19. La réunion a discuté de l'exigence d'échange de données aéronautiques et d'informations aéronautiques sous une forme mutuellement convenue entre l'AIS des États et a identifié les défis dans la mise en œuvre de ladite exigence, notamment le manque de points de contact pour l'organisation des échanges réciproques entre les États. La réunion a noté que les points focaux NCPI et AIM peuvent servir de points de contact pour l'échange réciproque de produits d'information aéronautique et a demandé au Secrétariat de mettre à la disposition de tous les États la liste des points focaux NCPI et AIM désignés. À cette fin, le projet de conclusion suivant a été formulé.

APIRG/26 Conclusion 26/13 : Échange réciproque de produits d'information aéronautique

Il est conclu que, dans la continuité des actions demandées par la Conclusion 24/22 d'APIRG/24 sur la nomination de coordonnateurs nationaux pour la planification et la mise en œuvre (NCPI) et les points focaux des domaines techniques, et pour faciliter la disponibilité des informations aéronautiques requises auprès d'autres États à leur bureau AIS désigné :

a) Les États chargeront leurs points focaux NCPI et AIM désignés de coordonner avec leurs homologues d'autres États pour l'échange réciproque de produits d'information aéronautique, le cas échéant ; et

b) Les Bureaux régionaux de l'OACI publieront sur leurs sites internet la liste des NCPI et des points focaux des domaines techniques désignés.

MET

Deuxième exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI

3.2.20. La réunion a été mise à jour sur les résultats de la deuxième réunion du groupe de pilotage AFI VOLCEX qui s'est tenue virtuellement en juillet 2023, et a noté que l'exercice 2023 sur les cendres volcaniques (VA) est prévu en décembre 2023 sous la direction de la République Démocratique du Congo (RDC). La réunion a encouragé la RDC et toutes les parties prenantes à accélérer les activités de préparation de l'événement VA 2023, qui devrait avoir lieu d'ici la fin de l'année.

Changements à venir dans les ensembles de données du Système mondial de prévision de zone (WAFS) en 2023 et 2024

3.2.21. La réunion a été informée des changements à venir dans les ensembles de données du Système mondial de prévision de zone (WAFS) en 2023 et 2024, ainsi que sur les systèmes SADIS et WIFS qui sont utilisés pour fournir les données. Tous ces changements sont liés à l'amendement 81 à l'Annexe 3 de l'OACI, dont la mise en œuvre est prévue pour novembre 2024. Afin de continuer à fournir efficacement les nouveaux ensembles de données WAFS aux usagers, une mise à jour du système SADIS est en cours d'élaboration. Les usagers et les fournisseurs de services MET doivent être prêts à faire face à ces changements afin d'assurer la fourniture et l'utilisation continues de

l'information météorologique telle requise. La conclusion suivante a été formulée en conséquence.

APIRG/26 Conclusion 26/14 - Mise en œuvre des changements à venir dans les ensembles de données du Système mondial de prévision de zone (WAFS) et introduction de la version conforme au SWIM du Service Sécurisé d'Information pour l'Aviation (SADIS).

Il est conclu que, afin de préparer les États et les parties prenantes à la mise en œuvre des prochains amendements à l'Annexe 3 liés aux changements dans les données WAFS et le système SADIS, le Secrétariat, en coordination avec l'État fournisseur de services WAFS de la région AFI (WAFC Londres), organisera des ateliers de sensibilisation sur les changements liés aux données du WAFS et l'introduction d'une version du SADIS conforme au SWIM d'ici le 28 février 2024.

Projet de développement coopératif de la météorologie aéronautique dans la région Afrique-Océan Indien (CODEVMET-AFI)

3.2.22. La réunion a été informée des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Projet de développement coopératif des services de météorologie aéronautique dans la région Afrique-Océan Indien (CODEVMET-AFI) et a noté que les principales activités ont été réalisées, notamment l'élaboration et la validation des documents de mise en œuvre du projet ainsi que l'assistance en cours aux États bénéficiaires dans la mise en œuvre des activités prévues par le projet. La réunion a noté des progrès de mise en œuvre allant jusqu'à 61 % et a encouragé les États et les organisations à soutenir le projet pour remédier aux carences critiques de la navigation aérienne dans le domaine EMT dans la région.

État des carences de la navigation aérienne dans les domaines CNS, AIM et MET

3.2.23. La réunion a noté avec satisfaction que le Secrétariat a organisé un webinaire sur la gestion des carences de la navigation aérienne du 14 au 16 mars 2023, qui a permis aux participants d'acquérir des connaissances sur le processus de gestion des carences de la navigation aérienne et de se familiariser avec l'utilisation de la plateforme AANDD pour l'identification, la notification, l'évaluation et la résolution des carences de la navigation aérienne. La réunion ayant noté que l'outil est désormais pleinement opérationnel, a exhorté les États et les organisations à s'engager dans la gestion efficace des carences de la navigation aérienne à travers la plateforme en ligne.

3.2.24. En ce qui concerne l'identification et la notification des carences de la navigation aérienne, la réunion a noté que deux (2) projets de carences ont été notifiés dans les domaines AIM et MET, et que leur traitement était en cours. La réunion a encouragé les États et les principales parties prenantes à rendre compte des carences de la navigation aérienne à travers l'outil AANDD.

Mise à jour des domaines minimums de report

3.2.25. La réunion a noté la mise à jour des domaines minimums de report pour les aligner sur les blocks essentiels de base (BBB) mis à jour. La réunion a formulé la décision suivante en conséquence.

APIRG/26 Décision 26/15 :Approbation des domaines minimums de reports actualisés

il est décidé que, afin de fournir un cadre exhaustif pour l'identification, la notification et la résolution des carences de la navigation aérienne, la liste mise à jour des domaines minimums de report figurant à l'Appendice 3G du présent rapport est approuvée.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe

3.2.26. La réunion a noté avec inquiétude la faible participation des experts désignés des États et des organisations et a souligné la nécessité d'assurer la participation effective de leurs experts aux activités des projets. La réunion a également exhorté les PTC à renforcer la collaboration et la coordination dans la mise en œuvre des activités des projets.

Activités à coordonner avec l'AAO/SG

3.2.27. La réunion a noté que le programme de travail de l'IIM/SG pour 2023/2024, tel qu'il est prévu à l'**Appendice 3H** du présent rapport, nécessite une coordination avec l'AAO/SG et a chargé les présidents des deux sous-groupes d'assurer cette coordination.

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

3.2.28. La réunion a été informée des questions liées au mandat et au programme de travail du Sous-groupe. La réunion a noté que le Sous-groupe a mis en place un groupe de travail composé du Kenya, du Nigeria, de l'Afrique du Sud et de l'ASECNA pour examiner le mandat du Sous-groupe. La réunion a examiné le programme de travail du sous-groupe tel que présenté à **l'Appendice 3H** du présent rapport. La décision suivante a été formulée en conséquence.

APIRG/26 Décision 26/16 : Programme de travail de l'IIM/SG pour 2023/2024

Il est décidé que, le programme de travail de l'IIM/SG pour 2023/2024, tel qu'il figure à l'Appendice 3H est approuvé.

Exigences de mise en œuvre de FF-ICE par l'Afrique du Sud

3.2.29. L'Afrique du Sud a informé la réunion de l'évolution de la FF-ICE et a demandé la mise en place d'un projet dans le cadre de l'IIM/SG pour la mise en œuvre de la FF-ICE dans la région. Le concept FF-ICE (flight and flow — Information for a collaborative Environment) vise à remédier aux limites et aux contraintes du mécanisme actuel de planification de vol et à permettre la transition vers un environnement entièrement collaboratif, où une trajectoire de vol est partagée et optimisée pendant toutes les phases d'un vol (c'est-à-dire un environnement d'opérations basées sur la trajectoire (TBO)).

3.2.30. La réunion a discuté de la proposition et a noté le faible niveau de sensibilisation au FF-ICE dans la région qui doit être abordé pour mieux préparer la transition vers FF-ICE en 2032. La décision suivante a été formulée à cet effet :

APIRG/26 Décision 26/17 : Création du groupe de travail FF-ICE

Il est décidé que, compte tenu de la date d'expiration régionale prévue pour le FPL OACI 2012 définie comme étant en 2032, et afin de coordonner une mise en œuvre harmonisée de FF-ICE dans la région :

a) L'AAO/SG et l'IIM/SG coordonneront la création d'un groupe de travail FF-ICE qui comprend des experts techniques des États, des ANSP, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres organisations internationales concernées d'ici le 28 février 2024 ; et

b) Le Groupe de travail devra établir un cadre pour le lancement du projet FF-ICE et organiser un atelier pour sensibiliser la région AFI aux développements de FF-ICE.

Mise en œuvre du plan de vol FF-ICE dans la région AFI par l'ASECNA

3.2.31. L'ASECNA a fait le point sur les progrès réalisés par le groupe d'experts ATMRPP de l'OACI en ce qui concerne le FF-ICE, en particulier le plan de vol FF-ICE, qui devrait remplacer le FPL2012 d'ici 2032. Il a été reconnu qu'il était nécessaire d'envisager de prendre les mesures appropriées pour préparer la région à cette transition. À cet égard, il a été convenu d'entamer des discussions au niveau régional afin d'identifier les mesures nécessaires pour une transition harmonieuse et harmonisée vers ce changement, avec l'appui de certains experts du Groupe.

Mise en place du module AMET B0

3.2.32. L'ASECNA a fait le point sur l'état d'avancement des éléments de l'AMET-B0. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'AMET-B0/1, l'ASECNA a indiqué avoir installé 25 systèmes AWOS dans 25 centres opérationnels et l'information sur la foudre a été mise en œuvre à 100 % dans tous les sites de l'ASECNA. En ce qui concerne l'AMET-B0/2 sur les produits de prévision et d'alerte météorologiques, l'ASECNA a indiqué avoir mis en œuvre les installations et services connexes à l'exception des alertes de cisaillement du vent dont la mise en œuvre est en cours. L'AMET-B0/3 sur les produits climatologiques et météorologiques historiques est pleinement mis en œuvre, tandis que l'AMET-B0/4 sur la diffusion des produits météorologiques est en cours. La réunion a reconnu les efforts déployés par l'ASECNA et a encouragé les autres parties prenantes à rendre compte des activités de mise en œuvre.

État d'avancement de la mise en œuvre de l'AMHS à l'ASECNA

3.2.33. L'ASECNA a informé la réunion des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'AMHS. L'ASECNA a mis en œuvre l'AMHS dans l'ensemble de ses 17 États membres de 2014 à 2022. À ce jour, 7 centres opérationnels sont équipés de systèmes virtualisés, y compris des terminaux, tandis que les 10 centres restants sont en cours de remplacement.

3.2.34. La réunion a également noté que la migration des liaisons IP encapsulées des circuits COM AFTN inter centres de l'ASECNA a été achevée. Le passage à l'IP standard est actuellement à l'étude. Trois liaisons avec les centres voisins ont été réalisées à savoir Brazzaville/Nairobi (mai 2022), Dakar/Banjul (août 2022) et Brazzaville/Luanda (mars 2023). La poursuite de cette migration avec les autres correspondants dépend de leur équipement.

3.2.35. La réunion a été informée du résultat positif des tests IOT et POT, du basculement des circuits AFTN vers AMHS entre les différents centres de l'ASECNA. Des dispositions sont prises pour que les basculements des liaisons Bissau/Dakar, Moroni/Antananarivo, Moroni/Brazzaville, Abidjan/Niamey, Libreville/Dakar et Libreville aient lieu avant la

fin de l'année 2023. La réunion, à l'issue des discussions, a formulé la conclusion suivante.

APIRG/26 Conclusion 26/18 : Mise en œuvre d'un service fixe aéronautique moderne (AMHS et AIDC)

Il est conclu que, pour assurer la mise en œuvre effective des composantes AFTN SOL/SOL (AMHS, AIDC...) dans la région AFI, les Etats et les parties prenantes de l'industrie :

a) accélèrent, de manière coordonnée et harmonisée, la mise à niveau des réseaux vieillissants de télécommunications aéronautiques par satellite ;

b) enregistrent leurs répertoires de routage AMHS ; et

c) effectuent les tests pré-opérationnels d'interopérabilité (POT) AMHS appropriés pour la migration des circuits bilatéraux vers AMHS, et rapportent au Centre de gestion AMHS (AMC) et à l'APIRG.

État d'avancement de la mise en œuvre de l'AMBEX à l'ASECNA

3.2.36. La réunion a rappelé les exigences relatives à l'échange d'informations météorologiques selon le modèle IWXXM, conformément aux dispositions de l'Annexe 3 à la Convention de Chicago. La réunion a été informée que la BRDO Dakar, qui a atteint un haut niveau d'obsolescence, est en cours de remplacement pour un échange opérationnel de données OPMET au format TAC ainsi qu'au format IWXXM à partir de mars 2024. Il a également été noté que tous les centres de l'ASECNA appliquent les dispositions du manuel AMBEX, mais malheureusement, certaines des procédures contenues dans ce manuel sont obsolètes. Les trois (3) Centres de Collecte des Bulletin (Dakar, Brazzaville et Niamey) et certains Centres Nationaux OPMET (CNO) des Etats Membres de l'ASECNA ont développé des capacités pour convertir les OPMET TAC au format IWXXM.

3.2.37. Les problèmes liés à l'indisponibilité des données OPMET comprennent des en-têtes incorrects, des pannes de circuit pendant de longues périodes, le manque de personnel qualifié pour la transmission des messages et le manque de coordination. Certains CNO ne disposent pas d'un système de commutation automatique des messages météorologiques et aéronautiques. Plusieurs stations requises dans les collectifs AMBEX dans les États non membres de l'ASECNA sont encore manuelles. Par conséquent, la collecte et la transmission des bulletins sont irrégulières et souvent truffées d'erreurs. À cet égard, la réunion a exhorté la BRDO/IROG de Dakar et de Pretoria et toutes les parties prenantes concernées à mettre en œuvre les conclusions précédentes d'APIRG appelant à la coordination pour une mise en œuvre harmonieuse du modèle IWXXM dans la région. La réunion a également exhorté les États, en coordination avec le Secrétariat, à accélérer la mise à jour du manuel AMBEX pour prendre en compte prendre en compte l'exigence d'échanger les informations MET sous format numérique.

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

Sécurité de l'espace aérien RVSM de la région AFI - Surveillance de la hauteur

3.3.1. La réunion a noté que la région dispose de deux unités de surveillance améliorées basées sur le GPS de génération 2 (E2GMU) gérées par ARMA. Les E2GMU sont basées au Kenya et en Afrique du Sud. Afin d'assurer une distribution uniforme de l'outil de surveillance des hauteurs dans la région, la réunion a exhorté ARMA à envisager la fourniture d'outils supplémentaires pour la région de l'Afrique occidentale et centrale. La réunion a exhorté les États à s'assurer que les exploitants aériens accrédités se conforment aux exigences en matière de surveillance de la hauteur.

Retours de données de trafic RVSM

3.3.2. La réunion a noté que si la collecte et la soumission des données RVSM à ARMA par les États/FIR s'étaient précédemment améliorées, 2022 et 2023 ont enregistré une réduction des déclarations de données, et a exhorté les FIR concernés à transmettre à ARMA les données requises dès que possible. Neuf FIR ont été signalés comme étant en attente de soumission des données de 2022 et 2023, à savoir Asmara, Dar es Salaam, Gaborone, Kinshasa, Lilongwe, Lusaka, N'Djamena, Seychelles et Windhoek.

Exploitation d'aéronefs non approuvés par RVSM

3.3.3. La réunion a noté avec inquiétude que la région continue d'enregistrer des opérations dans l'espace aérien RVSM des aéronefs non approuvés/non autorisés. ARMA a mis en évidence les avions non conformes identifiés qui avaient été publiés dans le bulletin mondial, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Registration	Type	State
3CMAG	B763	Equatorial Guinea
3CTM06	IL76	
5NBOD	GLF4	Nigeria
5NCCI	E170	
5NAMM	B722	
5NCBZ	CRJ2	
5NIKO	H25B	
5YSKX	F70	Kenya
5TONE	B737	Mauritania
C5CAQ	B737	Gambia
D4BFE	E190	Cape Verde
D4CCJ	B738	
ETAWH	B738	Ethiopia
ETAWI	B738	
ETAWR	B738	
TNAFS	IL76	Congo
TTDFB	E35L	Chad
TUVAJ	B738	Cote d'Ivoire
ZSFGJ	B738	South Africa

Tableau 1 - Aéronefs non conformes au RVSM publiés dans le bulletin mondial

3.3.4. Le Cap-Vert (D4BFE, D4CCJ), la Gambie (C5CAQ) et la Mauritanie (5TONE) ont fourni à l'ARMA une mise à jour sur le statut RVSM des aéronefs sous leur immatriculation. La réunion a exhorté les États d'immatriculation des aéronefs figurant dans la liste ci-dessus et qui ne l'ont pas fait à répondre de toute urgence à ces préoccupations.

Niveau de sécurité cible de l'OACI

3.3.5. La réunion a noté que la valeur de l'évaluation du risque de collision s'est améliorée pour les données de 2021 (CRA 16), passant de 71,9 x 10^{-9} enregistrées par les données de 2020 (CRA15) à 16,6 x 10^{-9}. Cependant, la réunion a également noté que les données pour 2022 n'avaient pas été analysées en raison de la non-disponibilité du groupe de contrôle et a demandé au Secrétariat de coordonner la réunion du groupe de contrôle dès que possible pour finaliser l'analyse.

CRA	N_{az}^{total}	**LE TLS VERTICAL TOTAL A ÉTÉ DÉPASSÉ D'UN FACTEUR DE**
CRA 16 2021	$16{,}6 \times 10^{-9}$	**3.3**
CRA 15 2020	71.9×10^{-9}	**14**
CRA 14 2019	10.9×10^{-9}	**2.2**
CRA 13 2018	75.4×10^{-9}	**15.0**
CRA 12 2017	58.6×10^{-9}	**11.7**
CRA 11 2016	36.4×10^{-9}	**7.3**
CRA 10 2015	141.2×10^{-9}	**28.2**
CRA 9 2014	63.7×10^{-9}	**12.7**
CRA 8 2013	31.4×10^{-9}	**6.3**
CRA 7 2012	8.0×10^{-9}	**1.6**

Tableau 2 - Comparaison sur dix ans des CRA post-mise en œuvre dans le cadre du RVSM de la région AFI

Défaillances de coordination et LHD –Focus Est (Corne de l'Afrique)

3.3.6. La réunion a été informée de l'échec de la coordination dans la partie nord-est de la région AFI. L'interface avec la région MID a continué d'enregistrer un nombre élevé de rapports de grands écarts de hauteur (LHD). Le rapport est principalement fourni par la MIDRMA, tel qu'il a été rapporté par la FIR de Sanaa. La figure ci-dessous reflète le nombre de rapports par mois.

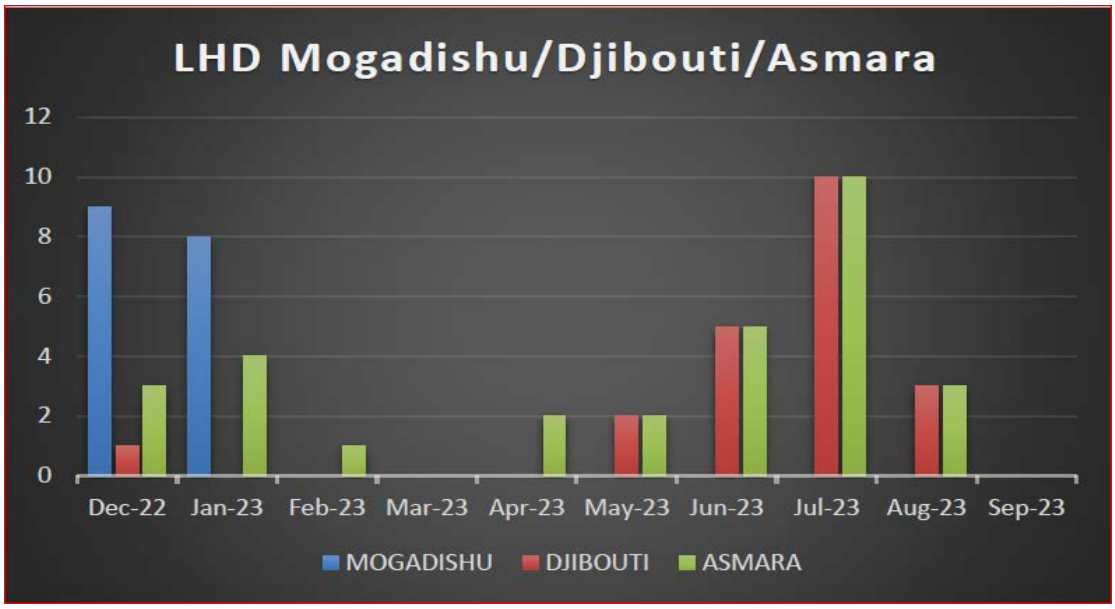


Figure 2 – Rapports sur les défaillances de la coordination et les LHD

3.3.7. Il a également été signalé qu'à mesure que le trafic augmentait dans cette région en raison de la fermeture de la FIR de Khartoum, un nouveau point chaud a été identifié, PURAD. Ce point chaud vient s'ajouter aux points chauds déjà existants de DEKRA et DEMGO, augmentant ainsi le risque de probabilités de collisions en vol.

Défaillances de coordination et LHD – Focus Sud

3.3.8. La réunion a en outre été informée qu'en plus des rapports du Focus Est, 39 événements d'échec de coordination et de LHD ont également été enregistrés dans la région sud. Le principal facteur ayant contribué à ces événements a été attribué à un échec de la coordination ATC dû à des facteurs humains.

Procédure de décalage latéral stratégique (SLOP)

3.3.9. Comme il a été indiqué précédemment à APIRG, plusieurs États de la région ont conservé le statut de non-mise en œuvre du SLOP. Les États concernés fournissent principalement des services de surveillance. La réunion a noté qu'il était nécessaire de mieux faire connaître les dispositions liées à la mise en œuvre des SLOP, en particulier en mettant l'accent sur les nouveaux développements en matière de mise en œuvre dans l'espace aérien de surveillance.

3.3.10. ARMA a indiqué que l'atteinte du niveau de sécurité cible (TLS) 5 X 10^{-9} de l'OACI reste un défi majeur, car la mise en œuvre du SLOP et la collecte de données RVSM à 100 % n'ont pas encore été réalisées dans la région.

Surveillance des communications basée sur la performance (PBCS)

3.3.11. La réunion a été informée que les opérateurs de la région AFI enregistrés qui sont approuvés PBCS et opèrent dans l'espace aérien PBCS d'une autre région n'ont pas été en mesure de respecter le critère de référence RSP 180 Performance de surveillance réelle (ASP) ≤ 90 secondes. Cela a été une préoccupation car tous les rapports de 2021 à mai 2022 indiquent qu'une majorité de cellules ne sont pas en mesure de répondre à

ces critères, cependant pour le RCP 240, les performances de communication réelles (ACP) ≤ 180 secondes ont été respectées en permanence.

3.3.12. La réunion a entériné la recommandation d'ARMA, selon laquelle, pour éviter d'être considérées comme non conformes, les cellules qui ne fonctionnent pas selon la norme PBCS requise ne devraient pas continuer à déposer des identificateurs PBCS.

Défis

3.3.13. ARMA a indiqué qu'au fil des ans, la surveillance de l'espace aérien RVSM de la région AFI a continué de se heurter à certains défis, notamment :

i. La mise en œuvre intégrale de la procédure de compensation latérale stratégique (SLOP) dans la région AFI est toujours en suspens : cinq États n'ont pas encore mis en œuvre le SLOP dans leurs régions d'information de vol respectives.

ii. Les pratiques et procédures au niveau de l'État relatives à la manipulation des aéronefs civils non RVSM dans l'espace aérien RVSM doivent être améliorées. Les États doivent mettre en place des mécanismes pour assurer le suivi au niveau de l'État.

iii. La discipline des États en ce qui concerne les approbations RVSM et la communication des données sur les flux de trafic par le biais des procédures d'exploitation de l'ARMA devrait être améliorées. Certains États ont encore des difficultés à soumettre toutes les données des 12 mois de l'année d'évaluation.

iv. Conformité continue à l'Annexe 6 pour les exigences minimales de surveillance à long terme. Certains États ont une conformité de 0 %, tandis que des États comme l'Eswatini, le Sénégal, le Togo et les Seychelles ont des niveaux de conformité de 100 % pour la surveillance de l'altitude de toutes leurs cellules d'exploitation RVSM qui sont enregistrées dans la base de données AFI et Global RVSM.

v. La plupart des États ont encore du mal avec l'utilisation du formulaire F2. L'utilisation du nouveau formulaire RVSM/PBCS approuvé devrait être encouragée, car seuls 4 États sur 48 utilisent pleinement les nouveaux formulaires F2.

vi. La mise à jour de la liste des points focaux RVSM reste un défi. Il faut mettre à jour et maintenir la liste des points focaux corrects pour chacun des 48 États de l'AFI.

vii. Transfert de compétences et de connaissances : lorsque des changements sont apportés aux gestionnaires de projet nationaux (de l'ancien MNP au nouveau MNP), les connaissances ne sont souvent pas transférées.

viii. Lassitude à l'égard des signalements : le nombre de signalements d'événements RVSM a diminué. Ce n'est pas nécessairement qu'aucun événement ne s'est produit, mais plutôt l'absence d'une culture juste et la lassitude à l'égard des rapports, en raison du fait que les États n'ont pris aucune mesure corrective ou atténuante pour le même évènement.

ix. L'écart transrégional de grande hauteur (LHD), en particulier à l'intersection avec la région MID (Érythrée, Éthiopie, Djibouti, Somalie et Yémen) reste un défi majeur.

x. Étant donné que les processus de surveillance de l'altitude de la région AFI sont valides, les États/CAA et les exploitants d'aéronefs doivent se conformer aux exigences applicables en matière de surveillance de l'altitude ; beaucoup ne le font toujours pas.

xi. Absence de politiques pour guider les États sur la façon de gérer la non-conformité au RVSM et au PBCS.

Mises à jour sur le Programme africain des procédures de vol (AFPP)

3.3.14. Le Secrétariat a fait le point sur le Programme africain des procédures de vol (AFPP). Il a été rappelé à la réunion l'objectif du Programme, son concept opérationnel, les sources de revenus, les types d'adhésion et les engagements et privilèges qui y sont liés. La réunion a noté que 75 % des Etats AFI sont actuellement membres du programme et que de nouvelles demandes sont attendues.

3.3.15. La réunion a noté que depuis son établissement en 2014, 54 formations et ateliers ont été organisés au profit de 1032 experts de 40 États et organisations. L'état d'avancement de la mise en œuvre a montré que 369 procédures de vol à vue et aux instruments ont été conçues et cartographiées au profit de 12 États.

3.3.16. La réunion a apprécié le taux de mise en œuvre de 82 % de la navigation basée sur les performances dans la région AFI et a noté que ce chiffre est affecté par de nombreux facteurs, notamment les préoccupations significatives de sécurité liées aux PANS-OPS. La réunion a appelé les États et les organisations à soutenir les États confrontés à des difficultés dans la mise en œuvre du PBN (Zimbabwe, Eswatini, Burundi, Sao Tomé et Principe et Libéria).

3.3.17. La réunion a également pris note des défis auxquels est confrontée la région AFI dans le domaine PANS-OPS, des opportunités offertes par l'AFPP pour les éviter ou les résoudre, et a invité les États et les organisations à faire un meilleur usage du programme, à honorer leurs engagements et à signer les nouveaux documents de gouvernance.

Rapport d'étape des activités SAT

3.3.18. La réunion a été mise à jour sur l'état d'avancement des activités du SAT depuis APIRG/25. Il a été rappelé que le groupe SAT a été institué en 1997 par la recommandation 5/11 sur l'AFI RAN/7 pour tenir des réunions informelles sur l'amélioration continue des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud. Sa structure actuelle, qui a été réorganisée en 2021, comprend le groupe de pilotage SAT (SAT SG), le groupe de gestion de la mise en œuvre du SAT (SAT IMG) et le groupe de surveillance de la sécurité SAT (SAT SOG). Au cours des deux dernières années, les organes de la SAT ont mené plusieurs activités dans le cadre du mandat de la SAT.

3.3.19. Le SAT IMG a tenu deux réunions en présentiel en novembre 2022 à Abidjan, en Côte d'Ivoire, et en juillet 2023 à Paris, France, afin d'identifier les défis et de discuter de la voie à suivre. Parmi les défis à relever figuraient notamment l'inefficacité des opérations aériennes, le manque d'informations sur les caractéristiques du trafic le long du corridor EURAM ainsi que l'absence d'un plan d'urgence ATM au-dessus de l'Atlantique Sud. Pour relever ces défis, le groupe a pris des décisions clés, à savoir la mise en place d'une équipe d'appui à la mise en œuvre du PBCS (PBCSIS) pour planifier et mettre en œuvre les minimums de séparation du PBCS dans le corridor EUSAM, la mise en place de l'équipe de projet d'examen du plan d'urgence SAT. La réunion a également entrepris d'harmoniser l'application de la technique du nombre de Mach ainsi que la restructuration du statut de certaines routes ATS le long du corridor. Les résultats des activités de l'IMG SAT seront présentés au SG SAT pour plus d'orientations.

3.3.20. Le SAT SOG a tenu une réunion en présentiel en mars 2023 à Miami, aux États-Unis d'Amérique. La réunion a discuté des défis liés à la surveillance de la sécurité dans le domaine de la SAT. Les défis comprennent la complexité de la zone SAT qui comprend les espaces aériens territoriaux et les espaces aériens en haute mer, les écarts dans la gestion de la sécurité et l'efficacité entre les zones NAT et SAT, le manque d'informations facilement utilisables sur les performances en matière de sécurité dans la zone SAT et les différences significatives dans les méthodologies de surveillance de la sécurité utilisées par les MRA impliquées dans la zone, notamment ARMA, CARSAMA et SATMA. La réunion a permis de prendre des décisions clés pour relever durablement les défis identifiés, notamment la mise en place de trois équipes de projet, à savoir l'équipe de projet du bulletin de sécurité des erreurs océaniques du SAT (SAT OESB PT), l'équipe de projet du rapport annuel de sécurité du SAT (SAT ASR PT), l'équipe du projet d'harmonisation/normalisation de la SAT RMA (SAT RMA'S H/S PT). Les résultats des activités du SAT SOG seront présentés au SG du SAT pour plus d'orientations.

3.3.21. Le SG SAT se tiendra virtuellement le 4 décembre 2023 afin d'examiner de manière exhaustive l'état des activités dans le domaine SAT et de fournir des orientations supplémentaires pour les futures actions à mener par les organismes contributeurs.

3.3.22. La réunion a noté les défis liés à la tenue de réunions en ligne des organes du SAT en raison des contraintes de fuseau horaire ainsi que la question de la coordination efficace des activités du SAT avec d'autres régions. La réunion a appelé les États de la région AFI à soutenir les activités de la SAT par le biais de la collaboration et de la coopération.

3.4. Plan régional de navigation aérienne

3.4.1. L'état d'avancement de l'élaboration du Plan régional de navigation aérienne (AFI eANP) a été présenté à la réunion, en vue de se conformer pleinement à l'exigence du Conseil selon laquelle tous les PIRG doivent développer leur ANP en trois volumes. La réunion a rappelé l'approbation du Volume I de l'eANP (Doc 7474) par le Président au nom du Conseil le 19 août 2016, ainsi que l'approbation du Volume II par APIRG à travers sa Conclusion 22/20, en 2019.

3.4.2. La réunion a rappelé la conclusion 25/29 du Groupe demandant aux États d'examiner le projet de volume III de l'eANP et de fournir au Secrétariat leurs commentaires, pour consolidation et approbation formelle ultérieure. Ladite conclusion a également exhorté les États et le Secrétariat à accélérer l'amendement des volumes I et II afin d'assurer leur cohérence et leur mise à jour, le cas échéant.

3.4.3. La réunion a été informée qu'à la suite de la diffusion du projet de volume III par le Secrétariat par le biais de la lettre d'État T 17/5.1 - 0041 datée du 20 janvier 2023 pour les contributions des États, seuls trois États avaient fourni à temps leurs commentaires. En l'absence d'autres contributions et observations de la part des États, la réunion a décidé d'approuver la première édition du volume III de l'ANP électronique, telle qu'elle figure à **l'Appendice 3I** du présent rapport. La décision suivante a donc été formulée :

APIRG/26 Décision 26/19 : Adoption du volume III du Plan régional de navigation aérienne

Il est décidé que, afin de compléter le Plan régional de navigation aérienne (ANP) en trois volumes conformément aux exigences du Conseil selon lesquelles tous les PIRG élaborent

leurs ANP en trois volumes, le volume III de l'ANP de la région AFI est approuvé, tel qu'il est présenté à l'Appendice 3I du présent rapport.

3.4.4. La réunion a noté que le Volume III contient des tableaux destinés à la collecte de données sur la planification et la mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines AOP, ATM/SAR, CNS, AIM et MET, ainsi qu'au suivi de l'état de mise en œuvre. En outre, la réunion a été informée que lesdits tableaux ont été inclus dans l'outil en ligne en cours de finalisation, pour rendre compte de la mise en œuvre de l'ASBU. La réunion a exhorté les États à rendre régulièrement compte de leur état d'avancement de la planification et de la mise en œuvre des éléments ASBU applicables, aux Bureaux régionaux de l'OACI via la plateforme en ligne une fois finalisée.

3.4.5. En ce qui concerne l'amendement des volumes I et II, la réunion a été informée des activités menées par le Secrétariat pour aider les États à mettre à jour les trois volumes de l'eANP conformément à la conclusion 25/29. La réunion a noté avec préoccupation le faible niveau de participation des États à ces activités. Quatre-vingt-trois (83) participants de vingt-sept (27) États ont assisté à la première session du webinaire, qui s'est déroulée les 2 et 3 octobre 2023 et qui leur a permis de se familiariser avec le contenu du Plan régional de navigation aérienne et ses processus d'amendement. Cinquante-huit (58) participants de quinze (15) États ont assisté à la dernière session qui s'est tenue du 30 au 31 octobre 2023 pour examiner les problèmes soulevés par les États à traiter sous forme de propositions d'amendements. En vue d'accélérer l'amendement des volumes I et II, la réunion a formulé la conclusion suivante.

APIRG/26 Conclusion 26/20 : Amendement des volumes I et II du Plan régional de navigation aérienne (ANP)

Il est conclu que, afin d'assurer la cohérence et la mise à jour des trois Volumes du Plan régional de navigation aérienne,

a) Les États qui ne l'ont pas encore fait, soumettent leurs contributions aux Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, pour la mise à jour des Volumes I et II de l'ANP, de préférence avant le 28 février 2024 ; et

b) **Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI consolident les contributions reçues des États sur la mise à jour des Volumes I et II de l'ANP, conformément à l'action a) ci-dessus, et initient les propositions d'amendement des deux Volumes d'ici le 30 avril 2024.**

Mise à jour des ASBU sur le portail électronique de l'OACI

3.4.6. L'Afrique du Sud a fait état de certaines difficultés rencontrées lors de l'utilisation du GANP tel qu'il est disponible sur le portail de l'OACI pour extraire des informations sur les éléments ASBU afin de mettre à jour le Plan National ASBU. Il a été noté que depuis la mise en ligne de la sixième édition du GANP, certaines mises à jour ont été apportées à son contenu sans qu'il y ait eu d'enregistrement systématique des éditions ou des amendements. Les différences de numérotation ainsi que de contenu des modules ACDM, RSEQ et WAKE en 2023 par rapport à 2021 sont de bons exemples de ces changements. Prenant note des difficultés, la réunion a convenu de demander à l'OACI de mettre en place un mécanisme permettant de suivre toute modification apportée aux ASBU disponibles sur le portail de l'OACI. Cette demande est incluse dans les

recommandations sur les mesures à prendre ou les améliorations qui nécessiteraient d'être examinées par l'ANC et le Conseil, au titre du point 6 de l'ordre du jour.

3.5. Carences de la navigation aérienne

3.5.1. La réunion a pris note des actions entreprises pour améliorer la gestion des carences de la navigation aérienne. Les progrès réalisés dans l'opérationnalisation de la plateforme logicielle développée pour la Base de données AFI sur les carences de la navigation aérienne (AANDD) ont été rappelés aux participants ainsi que le webinaire sur le même sujet auquel ont participé deux cent quarante-deux trois (243) participants venus de 36 Etats, de la CAFAC, des RSOO, des ANSP et des compagnies aériennes.

3.5.2. La réunion a salué le travail effectué pour opérationnaliser l'outil et a noté le faible rythme persistant d'identification, de notification, de gestion et de report des carences de la navigation aérienne par les Administrations/organisations via cette nouvelle plateforme de gestion de l'AANDD. À cet égard, la réunion a demandé aux États/organisations qui ne l'ont pas encore fait de nommer leurs points focaux et experts en la matière pour l'AANDD, conformément à la Conclusion 25/30 d'APIRG/25. Les actions suivantes ont également été rappelées :

a) Les États/organisations organiseront des séminaires de sensibilisation sur site sur l'utilisation de l'AANDD pour leurs points focaux et les experts en la matière d'APIRG ;

b) Les utilisateurs et les États sont encouragés à notifier en permanence les carences au fur et à mesure qu'elles surviennent, en utilisant l'outil de gestion AANDD ; et

c) Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI continueront d'aider les États/organisations, selon les besoins, à identifier et à gérer les carences de la navigation aérienne.

3.6. Autres initiatives en matière de navigation aérienne

Etablissement de NAMIC

3.6.1. Le Nigéria a partagé avec la réunion son expérience dans la mise en place d'un comité spécifique appelé « Comité national de suivi et de mise en œuvre d'APIRG » (NAMIC), composé de membres issus des parties prenantes de l'industrie de l'aviation et de l'armée au Nigéria. Essentiellement, le Comité examine les conclusions des réunions d'APIRG et de ses sous-groupes afin d'identifier celles qui concernent le Nigéria et de les porter à l'attention de l'agence compétente de l'aviation pour mise en œuvre. Le Comité surveille également la mise en œuvre des conclusions afin de s'assurer du respect des meilleures pratiques internationales.

3.6.2. La réunion a félicité le Nigéria pour cette initiative et a encouragé les États à s'inspirer de cette expérience pour une mise en œuvre effective des conclusions pertinentes.

Surveillance de la météorologie spatiale

3.6.3. Il a été rappelé à la réunion la disposition de l'amendement 78 à l'Annexe 3 de l'OACI Assistance météorologique pour la navigation aérienne internationale, exigeant la fourniture d'informations sur la météorologie spatiale avec la date d'application au 8 novembre 2018. La réunion a également été informée des candidats retenus pour

accueillir les centres SWX qui ont été annoncés par l'OACI le 13 novembre 2018 par le biais de la lettre d'État (AN 10/1 IND/18/9) datée du 21 décembre 2018.

3.6.4. L'Afrique du Sud, par l'intermédiaire de SANSA, héberge le seul centre régional d'alerte de météorologie spatiale en Afrique, qui fonctionne dans le cadre du Service international de l'environnement spatial (ISES) pour aider les centres mondiaux de météorologie spatiale à fournir des informations sur la météorologie spatiale.

3.6.5. Dans le cadre de la mise en œuvre des exigences de la météorologie spatiales telles que prescrites à l'Annexe 3 à la Convention de Chicago, la réunion a été mise à jour sur le rôle des centres de météorologie spatiale qui serait de surveiller 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 l'existence et l'étendue des événements météorologiques spatiaux pertinents, d'évaluer leurs impacts potentiels sur l'industrie de l'aviation, et de diffuser des informations d'avertissement pertinentes aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et aux exploitants.

3.6.6. Dans la région AFI, on s'attendrait à ce que les ANSP établissent des installations, des procédures et des processus pour traiter l'information reçue des centres de météorologie spatiale désignés et la mettre à la disposition des usagers par l'intermédiaire de systèmes de briefing de vol et d'autres méthodes, comme convenu au niveau régional. À cet égard, il sera nécessaire que les exploitants et les autorités de réglementation intègrent la météorologie spatiale dans leur législation, leurs politiques opérationnelles et leurs procédures nationales.

3.6.7. Afin de s'acquitter de ses obligations en tant qu'hôte du centre de météorologie spatiale désigné, l'Afrique du Sud a investi dans la mise en place des installations, des capacités et des aptitudes nécessaires pour lui permettre de s'acquitter de son mandat et d'aider les États à mettre en œuvre les exigences en matière de météorologie spatiale par le biais des activités régionales du projet MET 3 approuvées par APIRG. La conclusion suivante a été formulée en conséquence.

APIRG/26 Conclusion 26/21 : Mise en œuvre de la météorologie spatiale

Il est conclu que, afin d'accélérer et d'appuyer la mise en œuvre de l'information sur la météorologie spatiale dans la région, les États, les ANSP et les usagers de l'espace aérien participent aux ateliers, formations et séances d'information organisés par le Secrétariat afin d'assurer une sensibilisation et une compréhension adéquates des impacts de la météorologie spatiale.

Examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation dans la région AFI

3.6.8. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'ASECNA et CANSO ont fourni à la réunion un résumé des actions menées en coordination avec le Secrétariat pour relancer le programme d'examen par les pairs des ANSP. La réunion a pris note des progrès accomplis dans l'examen des questions de protocole USOAP relatives aux blocs de construction de base (BBB), ainsi que de la fusion du manuel du programme de l'OACI avec le manuel de la norme d'excellence de CANSO, et a encouragé les fournisseurs de services de navigation aérienne à relancer efficacement les exercices d'examen par les pairs. La conclusion suivante a été formulée.

APIRG/26 Conclusion 26/22 : Relance du programme d'évaluation par les pairs

Il est conclu que, afin de renforcer le programme d'évaluation par les pairs, les États, les ANSP et la CANSO avec l'appui du Secrétariat :

a) accélèrent la mise à jour du Manuel d'évaluation par les pairs et organisent une formation des pairs examinateurs d'ici le 31 février 2024 ; et

b) **Élaborent un plan pour la conduite des examens par les pairs et relancent les activités avant juin 2024.**

Fourniture des services ATS dans l'espace aérien supérieur du Rwanda par l'ACC de Kigali

3.6.9. Le Rwanda a fourni des mises à jour sur la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS) dans l'espace aérien supérieur du Rwanda par le Centre de contrôle régional de Kigali, à la suite de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur du Rwanda, afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la fourniture de services de la circulation aérienne.

3.6.10. La réunion a noté qu'à la suite de plusieurs réunions de coordination ATM entre le Rwanda et les États concernés (la République du Burundi, la République démocratique du Congo, la République de l'Ouganda et la République-Unie de Tanzanie) tenues sous les auspices du Bureau régional ESAF de l'OACI, la République Unie de Tanzanie et la République du Rwanda ont convenu que la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur de Kigali serait assurée par le centre de contrôle régional de Kigali et que les formalités des procédures de transfert/prise en charge suivraient un plan de mise en œuvre convenu entre les deux États.

3.6.11. Le Rwanda a indiqué qu'à la suite de la signature réussie de l'acte de transfert par le Rwanda et la République-Unie de Tanzanie le 16 août 2022, le Centre de contrôle régional de Kigali a assumé l'entière responsabilité de la fourniture de services de trafic aérien dans l'espace aérien supérieur de l'espace aérien rwandais à partir du 1er décembre 2022. Le Rwanda a exprimé sa gratitude à la République Unie de Tanzanie, aux États voisins et à l'OACI pour l'immense soutien et les conseils reçus au cours du processus.

Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés au Rwanda

3.6.12. Le Rwanda a présenté à la réunion des informations sur la sécurité opérationnelle concernant la continuité des opérations dans les aéroports en cas d'accident ou d'incident sur la piste. Le Rwanda a souligné qu'il y a des cas où les aéroports sont fermés pendant de longues heures et parfois des jours avant qu'un aéronef accidentellement immobilisé ne soit enlevé de la piste. Les fermetures de pistes pendant de si longues périodes créent de sérieux défis opérationnels avec des pertes financières substantielles pour les aéroports. Le Rwanda a informé la réunion qu'il avait acquis du matériel d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés, qui peut être partagé par les États de la région dans un cadre convenu. La réunion a félicité le Rwanda pour les mesures prises et encouragé les autres États et les exploitants d'aéroports à collaborer en partageant les moyens et services disponibles dans la région.

Moyens d'enlèvement du caoutchouc sur les pistes au Rwanda

3.6.13. Le Rwanda a fait le point sur les activités d'entretien préventif des pistes liées aux contaminants. Il a été rappelé que les dépôts de caoutchouc sur la piste peuvent causer des sorties de piste et/ou des accidents majeurs. La réunion a été informée que le Rwanda

avait acquis un équipement d'enlèvement du caoutchouc qui peut être utilisé par d'autres États et exploitants d'aérodromes dans le cadre d'un accord. La réunion a félicité le Rwanda pour sa proactivité et a appelé les autres États à tirer profit de l'expérience du Rwanda.

État de mise en œuvre de la feuille de route ATFM de Mombasa

3.6.14. La réunion a été informée par la CANSO de l'état de mise en œuvre de la feuille de route ATFM de Mombasa. Il a également été noté que même si l'Annexe 11 indiquait que l'ATFM serait mis en œuvre dans les espaces aériens où « la demande dépasse la capacité », la fluctuation de la demande de transport aérien, les défis politiques, les conditions météorologiques défavorables, les actions revendicatives du personnel ATS et l'augmentation du nombre de nouveaux utilisateurs de l'espace aérien en Afrique, rendent essentielles les procédures ATFM pour garantir les performances en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité, tout en réduisant l'impact sur l'environnement.

3.6.15. La réunion a noté que les procédures ATFM devraient jouer un rôle central en cas d'urgence. La présentation a souligné que même si la mise en œuvre de l'ATFM présente de nombreux avantages, le défi auquel la région AFI est confrontée est le manque de capacité déclarée dans de nombreux espaces aériens. Il a été rappelé à la réunion que la détermination de la capacité ATC fait partie des exigences des questions de protocole (PQ) de l'USOAP-CMA.

3.6.16. La réunion a en outre noté que pour normaliser la mise en œuvre de l'ATFM et garantir le respect de la feuille de route ATFM de Mombasa de la CANSO, il est important de sensibiliser davantage à la mise en œuvre de l'ATFM et d'assurer l'alignement pour éviter la duplication des efforts. La réunion a donc encouragé les États à participer aux procédures ATFM, à différents niveaux, en fonction de leurs capacités aériennes, même lorsqu'ils ne sont pas confrontés à un défi de demande dépassant la capacité. La Réunion a donc formulé la conclusion suivante :

APIRG/26 Conclusion 26/23 : Détermination de la capacité ATC

Il est conclu que, pour assurer la mise en œuvre efficace de l'ATFM dans la région AFI, l'OACI, en coordination avec CANSO, les ANSP et l'IATA, organise au moins deux ateliers sur la méthodologie de détermination de la capacité ATC et des meilleures pratiques, d'ici le 31 octobre 2024.

IATA Focus Afrique – Projet ATFM

3.6.17. Les résultats de la Conférence Focus Africa de l'IATA, qui s'est tenue en juin 2023 à Addis-Abeba, Éthiopie, et qui a lancé l'initiative à l'échelle du continent, ont été présentés à la réunion. La réunion a été informée que l'un des domaines d'intérêt de la Conférence était la gestion des flux de trafic aérien (ATFM). La Conférence a adopté une approche collaborative de la mise en œuvre de l'ATFM dans la région AFI en regroupant les ressources de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation.

3.6.18. Notant que la feuille de route de Mombasa de la CANSO sur la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) élaborée en 2018 comporte un plan d'action clair et doit être mise en œuvre jusqu'à maturité, l'IATA s'est engagée à soutenir la mise en œuvre réussie de

l'ATFM dans la région AFI conformément au plan de travail des actions discutées et convenues lors de la Conférence Focus Afrique.

3.6.19. La réunion a été informée que le projet Focus Afrique de l'IATA soutiendra CANSO dans la mise en œuvre de l'A-CDM et du CDM en tant que composante nécessaire à la mise en œuvre de l'ATFM. Pour ce faire, le projet ATFM Focus Afrique a proposé une approche en cinq phases,

Phase 1 : Planification de l'initiation, définitions et aperçu de la campagne, c'est-à-dire établissement des buts et des objectifs, plan de travail, planification des ressources, alignement et identification des équipes, des parties prenantes, des structures et des processus d'engagement, etc.

Phase 2 : Engagement et intégration des intervenants, c'est-à-dire adoption des échéanciers, des discussions et des examens de la feuille de route de Mombasa de CANSO.

Phase 3 : Analyse des lacunes, c'est-à-dire sondages, études, évaluation des besoins, systèmes, procédures, processus et infrastructures requis, analyse des données, etc.

Phase 4 : Lancement et mise en œuvre du projet. Relancer le programme de mise en œuvre en fonction de la feuille de route révisée de CANSO.

Phase 5 : Examens et améliorations continus, suivi et contrôle de la mise en œuvre, c'est-à-dire examens des performances, évaluation et analyses, ajustements, gestion des risques, etc.

Phase 6 **:** Clôture du programme/projet et retour à la normale

Sommet ANS de la région AFI

3.6.20. Il a été rappelé à la réunion les décisions et les conclusions d'APIRG appelant à l'élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre d'une gestion du trafic aérien sans couture en Afrique par le biais d'une approche collaborative impliquant les principales parties prenantes stratégiques de l'aviation en consultation avec les utilisateurs. Il s'agit de la conclusion 25/09 d'APIRG, qui a appelé le Secrétariat à se coordonner avec les principales parties prenantes pour organiser un sommet ATM (ANS) de la région AFI d'ici 2024.

3.6.21. La réunion a pris note de la demande de consolidation de toutes les initiatives prises par les différentes organisations pour créer un ciel africain sans couture dans le cadre d'un mécanisme APIRG unique piloté par l'OACI et a invité les parties prenantes à engager des ressources financières et humaines et à participer activement aux préparatifs du sommet.

3.6.22. Il a été demandé à la réunion de mettre en place un Comité directeur (SC) ou une Equipe de table ronde (RTT) composé, mais sans s'y limiter, de l'OACI, de l'IATA, de CANSO, d'AFRAA, de la CAFAC, d'ATNS, de l'ASECNA, de l'IFALPA, des RECs et de la CUA qui assurera le succès du Sommet ANS et de la stratégie ANS de la région AFI.

3.6.23. La réunion a pris note de la demande d'adoption de l'approche par projet pour l'organisation du sommet, tout en rappelant que plusieurs initiatives similaires étaient déjà en cours et qu'il était nécessaire de coordonner les activités du sommet et celles des

initiatives existantes. La réunion a chargé le Secrétariat de coordonner la mise en place d'un petit groupe de travail qui élaborera la feuille de route pour l'organisation du Sommet. La décision suivante a donc été adoptée.

APIRG/26 Décision 26/24 : Le Sommet de l'ANS

Il est conclu que, afin de coordonner efficacement l'organisation du Sommet ANS conformément à la Conclusion 25/09 d'APIRG, le Secrétariat mette en place un groupe de travail du Sommet ANS composé de membres des États, des ANSPs, de l'industrie et de l'OACI pour élaborer la feuille de route de mise en œuvre

IATA Focus Africa U-Talk 2035 Project

3.6.24. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'IATA a présenté à la réunion les résultats de la Conférence Focus Afrique qui s'est tenue les 20 et 21 juin 2023 à Addis-Abeba, en Éthiopie. Il a été rapporté que la Conférence a officiellement lancé l'initiative d'amélioration de la communication Focus Afrique Air-Ground U Talk 2035, un projet collaboratif visant à mettre en commun les ressources de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation, afin de relever de toute urgence les principaux défis qui entravent l'avancement de l'aviation en Afrique.

3.6.25. Il a été noté que l'insuffisance du système de communication air-sol en Afrique a un impact significatif sur la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes (par exemple, les infractions aux normes d'espacement requises, les événements AIRPROX, TCAS, d'autres incidents ATS et même les accidents), et que des réseaux de communication air-sol inefficaces peuvent contribuer à des niveaux de vol non optimisés du profil de vol en raison de l'incapacité d'une communication efficace entre le pilote et le contrôleur, d'où une consommation de carburant et des émissions de CO2 élevées.

3.6.26. Compte tenu de ces carences dans la communication air-sol identifiées comme des défis clés, qui sont essentiels pour la performance en matière de sécurité, l'efficacité et la durabilité de l'aviation dans la région, il a été proposé une approche de projet ambitieuse (U-Talk 2035), qui assurera une couverture complète de l'espace aérien par les communications air-sol dans la région d'ici 2035.

3.6.27. La réunion a salué l'initiative de l'IATA et a encouragé que l'initiative de U-Talk 2035 tire parti du projet *COM 3 d'APIRG - Mise en œuvre de la communication air/sol (données vocales HF/VHF, CPDLC)* développé par le Sous-groupe Infrastructure et Gestion de l'information d'APIRG (IIM/SG) pour relever avec succès les défis des communications air-sol.

3.6.28. La réunion a également encouragé l'initiative à prendre en considération les résultats de l'analyse des carences en matière d'infrastructure de navigation aérienne en cours, qui sera examiné par le Sommet ANS de la région AFI.

Affectation d'adresses 24 bits et de codes II pour le mode SSR S

3.6.29. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a rappelé les dispositions pertinentes de l'OACI relatives à l'attribution d'adresses 24 bits d'aéronefs ainsi que la procédure régionale mise en place pour l'attribution par les Bureaux régionaux de l'OACI de codes d'identification des interrogateurs (codes II) pour l'exploitation du radar de surveillance secondaire en mode S.

3.6.30. La réunion a été informée des résultats de l'atelier régional sur l'attribution d'adresses 24 bits et de codes d'identification de l'interrogateur (II) pour l'exploitation du radar de surveillance secondaire en mode S organisé par l'OACI à Accra du 24 au 27 octobre 2023, à l'aimable invitation de l'Autorité de l'aviation civile du Ghana (GCAA).

3.6.31. La réunion s'est félicitée de l'événement et a encouragé les administrations à élaborer/mettre à jour un plan national pour l'attribution d'adresses à 24 bits, consistant en un tableau avec une identification claire des aéronefs dans les États, y compris les aéronefs commerciaux, les forces aériennes, les aéronefs d'État et les aéronefs de l'aviation générale, ainsi que tout autre véhicule pouvant faire l'objet d'une identification pour assurer la sûreté et la sécurité de l'aviation.

3.6.32. Les administrations/organisations ont été encouragées, lors de la mise en œuvre des stations SSR Mode S, à s'abstenir de s'attribuer elles-mêmes des codes d'identification d'interrogateur (codes II) mais à suivre la procédure régionale définie par la Conclusion 20/27 d'APIRG/20 relative à l'attribution des codes d'identification de l'interrogateur (II) en mode S SSR, ainsi que la décision APIRG/20 20/28 sur l'Adoption des critères d'attribution des codes AFI II et du manuel d'attribution des codes AFI II, afin d'assurer une prestation sûre et efficace du service de surveillance aéronautique grâce à un fonctionnement complet en mode S du SSR.

Evolution des projets au Cap-Vert

3.6.33. Le Cap-Vert a communiqué sur l'état d'avancement des projets conformément au GANP ainsi que sur les initiatives mondiales en matière de sécurité. Il a été signalé qu'en 2019, l'ANSP a élaboré un plan directeur opérationnel fondé sur une hiérarchisation des avantages en termes de domaines de performance clés tels que la sûreté, la sécurité, l'impact environnemental, la rentabilité, la capacité, l'efficacité des vols, la flexibilité et l'interopérabilité. Le schéma directeur de l'ANSP agrège un concept d'opérations, d'initiatives stratégiques et de priorités clés en fonction des besoins de l'État. Une série de projets a été élaborée dans le cadre de ce plan, tels que :

- Projets entièrement mis en œuvre : Certification de l'ATS, du CNS et de l'AIS, la modernisation du système ATM, la mise en œuvre des procédures PBN dans quatre aéroports internationaux (y compris le CCO/CDO) et la mise en œuvre de l'ADS-B qui sera prête à être opérationnelle après le développement de la procédure basée sur le système.
- Projets en cours : Mise en œuvre de l'AIDC avec Dakar et Santa Maria, mise en œuvre du PBCS, Espace aérien libre (FRA) et Transition de l'AIS à l'AIM.

3.6.34. La réunion a félicité le Cap-Vert pour le travail accompli dans l'amélioration de ses services et infrastructures de navigation aérienne et a encouragé les autres États à suivre l'exemple en élaborant des plans directeur ANS afin de mieux orienter leurs projets de mise en œuvre.

3.7. Rapport annuel sur la navigation aérienne

3.7.1. La réunion a noté que la première édition du Rapport annuel de la région AFI sur la navigation aérienne était achevée et prête à être publiée. La réunion a en outre noté les difficultés rencontrées dans la production du rapport et a exhorté les États, les ANSP et les organisations contribuant au rapport à fournir des informations faciles à formater et à inclure dans le rapport.

3.7.2. La réunion a également exhorté tous les États à soutenir la production du rapport en y contribuant, et à utiliser le rapport pour célébrer les réalisations de la région. Notant que certaines des informations contenues dans la première édition peuvent être obsolètes, les participants ont demandé aux contributeurs de mettre à jour les informations avant la production finale du rapport. La réunion a adopté la première édition du rapport de la région AFI sur la navigation aérienne, telle qu'elle figure à l'**Appendice 3J**, et a formulé la décision suivante :

APIRG/26 Décision 26/25 : Rapport annuel de la région AFI sur la navigation aérienne

Il est décidé que, la première édition du rapport de la région AFI sur la navigation aérienne est approuvée. Le Secrétariat doit assurer sa diffusion d'ici le 31 décembre 2023.

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

4.1. La réunion a discuté des sujets de discussion d'APIRG à coordonner avec le RASG-AFI comme suit.

4.2. La réunion a rappelé que la récente fermeture des frontières des États au Gabon, au Niger et au Soudan a exacerbé les problèmes de sécurité dans l'espace aérien de la région AFI. La pression sur la gestion de la circulation aérienne s'est accrue en raison des écarts de trafic par rapport aux trajectoires prévues, ce qui a entraîné le non-respect des normes d'espacement et des procédures d'approbation de l'espace aérien conformément aux exigences de l'Annexe 11. La réunion a mis en évidence la nécessité d'une surveillance et d'une sensibilisation continues des utilisateurs de l'espace aérien sur la nécessité de respecter les exigences d'espacement.

4.3. ARMA surveille et rend compte de la conformité des aéronefs et des exploitants aux exigences de l'Annexe 6 de l'OACI, en mettant l'accent sur les questions de sécurité connexes. ARMA compte sur les États pour fournir des données sur les approbations RVSM. La région de la mer Rouge est une zone qui a connu des antécédents de grands écarts élevés (LHD) ainsi que des cas d'aéronefs opérant dans l'espace aérien RVSM sans les approbations nécessaires. La coordination avec le RASG-AFI est essentielle pour atteindre cet objectif.

4.4. La réunion a rappelé les exigences de la Décision 23/06 d'APIRG/23 visant à établir une équipe de mise en œuvre du PBCS, qui n'est pas encore effectif. La mise en œuvre du PBCS nécessite des approbations d'aéronefs qui relèvent de la responsabilité du RASG-AFI. La réunion a donc appelé le RASG-AFI à accélérer un programme de sensibilisation sur le PBCS dans les États afin de permettre une mise en œuvre efficace dans la région.

4.5. Une enquête récente menée dans la région WACAF a noté avec inquiétude qu'il y avait une augmentation des activités de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) dans la région AFI. Il y a de plus en plus de cas où les UAS fonctionnent sans des cadres réglementaires établis des États. La réunion a recommandé au RASG-AFI d'aider les États à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre des réglementations nationales relatives aux UAS. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

APIRG/26 Décision 26/26 - Amélioration de la sécurité de l'espace aérien

Il est décidé que, pour améliorer la sécurité dans l'espace aérien, le RASG-AFI et ses organes contributeurs :

a) **soutiennent continuellement ARMA dans les activités de surveillance liées aux approbations RVSM ;**

b) **mènent un programme de sensibilisation sur la PBCS à l'intention des États ; et**

c) **aident les États à élaborer et à mettre en œuvre des règlements sur les UAS.**

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMI LES MEMBRES DE L'APIRG ET VOIE À SUIVRE

5.1 La réunion a rappelé le faible niveau de mise en œuvre des éléments ASBU dans la région et a noté que le manque de formation, d'ateliers ainsi que d'outils et de manuels d'orientation fait partie des défis rencontrés par les États. La réunion a recommandé plus d'ateliers spécifiques pour soutenir les États dans leurs efforts.

5.2 La réunion a noté avec inquiétude le manque de participation d'experts désignés par les États et les organisations et a exhorté les États/organisations à assurer la participation effective de leurs experts aux activités d'APIRG et de ses organes subsidiaires. Les coordinateurs de l'équipe de projet devraient également renforcer la collaboration et la coordination dans la mise en œuvre des activités du projet.

5.3 En ce qui concerne les opérations dans l'espace aérien, la réunion a mis en évidence le manque d'informations sur certains concepts tels que le plan PBCS de la région AFI et le modèle de cadre réglementaire national, ainsi que sur la façon de déterminer la capacité ATS.

5.4 La réunion a noté l'augmentation des préoccupations significatives en matière de sécurité (SSC), en particulier dans le domaine PANS-OPS, les causes étant liées au manque de sensibilisation sur le processus d'approbation et de promulgation des procédures de vol aux instruments, ainsi qu'à l'étalonnage des aides à la navigation.

5.5 La réunion a noté que l'état des accords de recherche et de sauvetage (SAR) signés entre les États était le plus faible de tous les éléments de mise en œuvre du SAR dans la région. Les États et les organisations régionales, y compris les CER, ont été encouragés à soutenir les accords conjoints de recherche et de sauvetage afin d'optimiser les ressources disponibles et d'harmoniser les procédures et les services de recherche et de sauvetage.

5.6 Certains États ont souligné le format numérique actuel du GANP sur le site Web de l'OACI, qui n'est pas pratique pour son utilisation (certains ont des difficultés d'accès à Internet), et sa disponibilité dans toutes les langues de l'OACI, comme le français, qui est la langue officielle de la moitié des États de la région AFI. Ces facteurs, qui ont jusqu'à présent eu un impact négatif sur la mise en œuvre effective des éléments de l'ASBU dans la région AFI, doivent être pris en compte.

5.7 Les États ont fait état des difficultés rencontrées dans l'utilisation du GANP électronique tel qu'il est disponible sur le portail de l'OACI pour extraire des informations sur les éléments ASBU afin de mettre à jour leur Plan nationaux ASBU. Il a été remarqué que depuis la mise en ligne de la sixième édition du GANP, certaines mises à jour ont été apportées à son contenu sans qu'il y ait eu d'enregistrement systématique des éditions ou des modifications. Les différences de numérotation ainsi que le contenu des modules ACDM, RSEQ et WAKE en 2023 par rapport à 2021 sont de bons exemples de ces changements. Prenant note des difficultés, les participants à la réunion ont convenu de demander à l'OACI de mettre en place un mécanisme permettant de suivre toute modification apportée aux ASBU disponibles sur le portail de l'OACI.

5.8 La réunion a demandé à l'OACI de continuer à coordonner avec tous les partenaires pour mettre à disposition des ateliers et des formations plus spécifiques ainsi que d'outils pour soutenir les activités de mise en œuvre et surmonter certains des défis mentionnés ci-dessus.

5.9 Les États et les organisations sont invités à accroître leur soutien aux activités liées à APIRG par des actions concrètes, y compris la participation active de leurs experts à toutes les activités liées à APIRG ; ainsi que leur engagement dans la mise en œuvre des SARP et des conclusions et décisions d'APIRG.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL

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

6.2. Conformément à ce qui précède, la réunion a identifié les points ci-dessous qui pourraient nécessiter un soutien efficace de la part du Siège de l'OACI :

- Soutenir le renforcement des capacités en matière de cyber-résilience des systèmes de navigation aérienne par le biais de webinaires, d'ateliers et de séminaires ;
- Élaborer des documents d'orientation et des outils supplémentaires pour aider les États et l'industrie dans la mise en œuvre des éléments ASBU ;
- Organiser des ateliers spécifiques sur les éléments ASBU afin d'appuyer les efforts déployés par les États et l'industrie dans le cadre des activités de mise en œuvre ;
- Soutenir la région en identifiant des experts d'autres régions qui peuvent apporter leur soutien en termes de formation et de partage des meilleures pratiques en matière de coopération civilo-militaire ;
- Appeler les États à nommer et à encourager les experts qualifiés à participer aux groupes spéciaux et aux groupes de travail de l'OACI, le cas échéant ; et
- Mettre en place un mécanisme qui assurera le suivi de toute modification apportée aux éléments ASBU, disponible sur le portail de l'OACI, y compris une notification aux États, soit par lettre aux États, soit par d'autres moyens. Un mécanisme proposé pour le suivi des modifications apportées aux ASBU sur le portail de l'OACI devrait inclure une « barre d'annotation des modifications » sur les informations qui ont été modifiées.

6.3. La conclusion suivante a été formulée :

APIRG/26 Conclusion 26/27 - Appui aux activités d'APIRG

Il est conclu que, pour aider à résoudre les problèmes identifiés dans la région, l'OACI, en coordination avec l'industrie dans le cadre du mécanisme d'APIRG:

a) Soutienne le renforcement des capacités en matière de cyber-résilience des systèmes de navigation aérienne par le biais de webinaires, d'ateliers et de séminaires ;

b) Élabore des documents d'orientation et d'outils supplémentaires pour aider les États et l'industrie dans la mise en œuvre des éléments ASBU ;

c) Organise des ateliers spécifiques sur les éléments ASBU afin d'appuyer les efforts déployés par les États et l'industrie dans le cadre des activités de mise en œuvre ;

d) Soutienne la région en identifiant des experts d'autres régions qui peuvent apporter leur soutien en termes de formation et de partage des meilleures pratiques en matière de coopération civilo-militaire ;

e) Appelle les États à nommer et à encourager les experts qualifiés à participer aux groupes spéciaux et aux groupes de travail de l'OACI, le cas échéant ; et

f) Mette en place un mécanisme qui assurera le suivi de toute modification apportée aux éléments ASBU, disponible sur le portail de l'OACI, y compris une notification aux États, soit par lettre aux États, soit par d'autres moyens.

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

7.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté le projet de programme de travail futur d'APIRG et de ses organes contributeurs, qui a été approuvé par la réunion. La décision suivante a été formulée :

APIRG/26 Décision 26/28 - Examen et approbation du programme de travail d'APIRG pour 2023-2024

Il est décidé que le programme de travail y compris les activités pour 2023-2024 d'APIRG et de ses organismes contributeurs, tel présenté à l'Appendice 3K du présent rapport, est approuvé.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

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

QUATRIÈME PARTIE : NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/9)

QUATRIÈME PARTIE : NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/9)

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

1.1. La réunion RASG-AFI/9 a été présidée par le Colonel Latta Dokisime Gnama (Togo), Président du RASG-AFI. Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, a assuré le secrétariat de la réunion, assistée de M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale.

1.2. La réunion a adopté son ordre du jour et son programme de travail, comme indiqué à **l'Appendice 4A** du présent rapport.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : ELECTION DU BUREAU DE LA RASG-AFI :

2.1. Le Président du RASG-AFI, le Colonel Latta Dokisime Gnama, a présidé les délibérations de ce point de l'ordre du jour. Étant donné que le mandat de l'actuel Bureau du RASG-AFI expire en novembre 2023, la réunion a élu les membres du nouveau Bureau (composé du président et de trois vice-présidents), qui dirigeront les activités du Groupe jusqu'à la fin de leur mandat en 2025.

2.2. La réunion a apprécié les réalisations du Groupe et a remercié les membres sortants du Bureau pour le leadership dont ils ont fait preuve au cours de leur mandat. La réunion a formulé la décision suivante :

RASG-AFI/9 - Décision 9/01 - Election du Bureau du RASG-AFI

Il est décidé que, pour guider les activités du RASG-AFI, les Officiels suivants ont été élus :

- **Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Ouganda, Président ;**
- **Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Sénégal, Premier Vice-Président ;**
- **Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile du Bénin, Deuxième Vice-Président ; et**
- **Directeur adjoint, Programmes de sécurité, Afrique et Moyen-Orient, IATA, troisième vice-président.**

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION DU RASC/9 ET DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DU RASG-AFI/8

3.1. *État de mise en œuvre des conclusions et décisions du RASG-AFI/8*

3.1.1. Il a été présenté à la réunion l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/8 tenue le 10 novembre 2022, qui a abouti à 18 conclusions et 3 décisions. À cet égard, la mise en œuvre de 3 conclusions et d'une décision n'a pas encore commencé. La réunion a pris note des progrès accomplis dans la mise en œuvre des conclusions et des décisions et a demandé de définir des délais de mise en œuvre.

3.2. *Examen des résultats de la réunion du RASC/9*

3.2.1. La réunion a été informée que la neuvième réunion du Comité directeur du RASG-AFI (RASC/9) s'est tenue virtuellement le 18 octobre 2023, à laquelle ont pris part 43 participants parmi les membres du RASC et d'autres parties prenantes. La réunion a été présidée par M. Silas Udahemuka, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda et Premier Vice-Président du RASG-AFI. Il a été assisté par le président du RASG-AFI, le colonel Dokisime Gnama Latta. Mme Lucy Mbugua, Directeur régional de l'OACI pour la région ESAF, a assuré le secrétariat de la réunion. Elle a été assistée par M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional de l'OACI pour la région WACAF, et les experts régionaux des Bureaux régionaux ESAF et WACAF.

Production et publication de la 9ème édition du rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI

3.2.2. La réunion a examiné les recommandations formulées par l'équipe chargé du rapport annuel de sécurité (ASRT) et a noté les préoccupations telles que le manque d'enquête, de rapports ou de fourniture au moins de rapports préliminaires sur les événements de sécurité, ainsi que le manque de reconnaissance de ces événements par certains États. De plus, la récurrence des défaillances/dysfonctionnements de composants du système – hors groupe motopropulseur (SCF – NP) au fil des ans a donné lieu à une recommandation visant à ajouter ce phénomène à la liste des événements de la catégorie à haut risque pour la région. Les conclusions suivantes ont donc été formulées :

RASG-AFI/9 – Conclusion 9/02 : Inclusion de la défaillance/dysfonctionnement d'un composant de système – hors groupe motopropulseur (SCF – NP) ; les impacts d'oiseaux et le risque animalier ; Nuage de poussière* et *grand écart de hauteur (LHD), dans la liste des catégories d'occurrences à risque élevé pour la région du RASG-AFI

Il est conclu que, compte tenu de la récurrence dans la région au fil des ans, les phénomènes suivants doivent être ajoutés à la liste des événements de catégorie à haut risque pour la région du RASG-AFI (R-HRC) :

a. **Défaillance/dysfonctionnement d'un composant du système – hors groupe motopropulseur (SCF – NP) ;**
b. **Impacts d'oiseaux et risque animalier ;**
c. **Nuage de poussière ; et**
b. **Grand écart de hauteur (LHD).**

3.2.3. La réunion a également pris note de la recommandation de l'ASRT de migrer les objectifs de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja vers le RASP-AFI. Cela permettra d'éviter le dédoublement des plans et des efforts régionaux.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXEES POUR LA REGION RASG-AFI.

4.1. *Rapports sur les activités du RASG-AFI et de ses organes contributeurs :*

4.1.1. La réunion a reçu l'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives et activités complémentaires des équipes de soutien à la sécurité (SST) du RASG-AFI pour relever les défis et améliorer les performances en matière de sécurité.

4.1.2. La réunion a pris note des mesures prises pour résoudre ou atténuer les 5 préoccupations significatives de sécurité (SSC) actuelles dans le domaine ANS liées au non-calibrage des aides à la navigation et au manque de supervision des procédures de vol aux instruments. La réunion a apprécié le rôle des Bureaux régionaux de l'OACI dans la coordination et le soutien des activités du RASG-AFI et a encouragé les États à allouer les ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs mondiaux et régionaux.

Projets du plan AFI

4.1.3. La réunion a pris note des progrès accomplis à travers les différents projets du Plan AFI et des activités essentielles présentées comme suit :

Projet de certification d'aérodrome

4.1.4. Le projet a aidé les États à certifier les aérodromes au Botswana/Gaborone, en Sierra Leone/Freetown et au Congo/Brazzaville. Des ateliers ont également été organisés dans le cadre du projet pour Djibouti et le Cameroun. Le Botswana, le Congo et la Sierra Leone ont certifié leurs aéroports, augmentant ainsi le taux de certification des aérodromes de la région de 32,6 % à 42,1 %.

4.1.5. La réunion a noté les facteurs affectant la certification des aérodromes, à savoir les problèmes de maintenance des équipements des infrastructures aéroportuaires, l'indisponibilité des experts, le manque de soutien et d'engagement de haut niveau de la part des exploitants d'aéroports.

Certification de l'aéroport international d'Entebbe

4.1.6. L'Ouganda a fait part à la réunion de son expérience en matière de certification des aérodromes, ainsi que des défis et de la manière dont ils ont été surmontés. Le processus de re certification de l'aéroport international d'Entebbe a été lancé en 2015, à la suite d'une mission de validation de l'OACI qui a relevé que le processus de certification précédent n'avait pas suivi les cinq phases. Le processus de certification de l'aérodrome a été conclu en août 2023, après que l'aérodrome ait satisfait aux exigences réglementaires pour la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

4.1.7. L'Ouganda a soulevé plusieurs défis rencontrés et les mesures prises pour y remédier, y compris la mise en œuvre d'un SGS par l'exploitant de l'aérodrome. La réunion a félicité l'Ouganda et encouragé les autres États à suivre l'exemple.

Projet sur les principes fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO)

4.1.8. Le projet a aidé 12 États avec un taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité de 50 % ou moins, ainsi que des États qui n'ont pas encore fait l'objet d'un audit dans le cadre de l'USOAP, à améliorer leur capacité de supervision de la sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur la mise en œuvre des CE1 à CE5. Il s'agit du Burundi, de la République Centrafricaine, des Comores, de Djibouti, de l'Érythrée, de l'Eswatini, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Lesotho, du Libéria, de Sao Tomé-et-Principe, des Seychelles, du Soudan du Sud et de la Somalie. Cependant, en raison du peu d'opportunités offertes aux États de recevoir des activités de validation de l'USOAP-CMA, des progrès limités ont été réalisés par les États dans l'amélioration de leur EI (une moyenne de 30,1 %, contre 20,47 %).

Programme d'examen par les pairs des Fournisseurs africains de services de navigation aérienne (ANSP)

4.1.9. Les activités du Pogramme ont été impactées par la pandémie de COVID-19. Depuis la réunion des ANSP tenue à Lomé, au Togo, du 28 mars au 1er avril 2022, l'OACI et la CANSO ont travaillé en étroite collaboration pour relancer les activités d'examen par les pairs. Il a été convenu que le Comité dirigé par la CANSO, composé d'ANSP, examine le manuel d'évaluation par les pairs en vue de le mettre à jour.

4.1.10. À cet égard, le questionnaire d'examen a été révisé conformément aux nouvelles questions du protocole 2020 de l'USOAP-CMA. L'OACI a reçu le nouveau questionnaire d'examen et a proposé de le réduire et de l'ajuster aux questions de protocole USOAP liées au concept des éléments constitutifs de base (BBB). Ce faisant, il est attendu de mieux ajuster l'examen par les pairs pour qu'il se concentre sur la mise en œuvre, l'exploitation, la maintenance et la surveillance des services de navigation aérienne plutôt que sur l'audit du système. Le nouveau questionnaire est désormais prêt, et une formation des pairs évaluateurs est prévue en décembre 2023, suivie d'une relance des activités début 2024.

Soutien à la mise en œuvre axé sur les résultats (RBIS) de la gestion de l'information aéronautique (AIM) pour les États de la région AFI

4.1.11. Le projet a été révisé lors de la vingt-sixième réunion du Comité directeur du Plan AFI, afin d'étendre son bénéfice à tous les États de la région AFI désireux de recevoir une assistance. Dans le cadre des activités de l'équipe Go-team du projet AIM RBIS, la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone ont reçu en septembre 2023, une assistance sur la réglementation et la supervision du Système de gestion de la qualité (SMQ) appliqué à la Gestion de l'information aéronautique (AIM). Une deuxième mission Go-team est prévue en novembre 2023 pour aider les trois États à réglementer la mise en œuvre du modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM), et la publication électronique d'informations aéronautiques (eAIP) et des données sur le terrain et les obstacles (TOD).

Renforcement de capacités

4.1.12. La réunion a pris note des diverses initiatives, programmes et plans dans la région, et de la nécessité d'accorder la priorité à l'élaboration d'une base de données complète sur les professionnels de l'aviation en rapport avec les objectifs stratégiques de l'OACI, ainsi que d'élaborer une analyse d'écarts et une prévision des besoins des professionnels de l'aviation requis pour soutenir le secteur de l'aviation en Afrique.

4.1.13. En conséquence, le Plan AFI a engagé un consultant et mené une étude de renforcement des capacités des professionnels sur les deux objectifs stratégiques clés de l'OACI, à savoir la sécurité et la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne. L'étude a été menée et validée lors d'un atelier tenu du 14 au 15 juin 2023. Le rapport de l'étude est disponible sur https://www.icao.int/WACAF/Pages/AviationProfessionalCVW.aspx.

4.1.14. Pour compléter les activités liées à l'étude, un système de base de données est en cours d'acquisition. Le système permettra le suivi des professionnels de l'aviation dans les États et de la capacité des ATO dans la région AFI.

Formation pour 33 Pays les moins avancés (PMA) d'Afrique

4.1.15. La réunion a également été informée que le Plan a offert diverses formations liées à la sécurité à 33 PMA de la région AFI. Cependant, 5 États n'ont pas pu bénéficier du projet comme prévu, principalement en raison du manque d'accès à un Internet fiable. Des consultations sont en cours avec la Global Aviation Training Section (OACI GAT) pour finaliser la formation en ligne pour les 5 États restants (Comores, Érythrée, Soudan du Sud, RDC et Libéria).

Assistance ROST

4.1.16. À la fin du mois d'octobre 2023, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF ont mené des activités d'assistance à distance et sur site au Bénin, au Burundi, en Guinée, au Nigeria, au Sénégal, en Sierra Leone, au Soudan du Sud et en Zambie. Les RSOO de la région AFI ont également été assistés, à savoir le Groupe de l'Accord de Banjul (BAG), dans l'institutionnalisation en cours du Secrétariat du groupe, ainsi que l'URSAC/UEMOA dans le cadre de l'auto-évaluation du Système mondial de surveillance de la sécurité aérienne (GASOS).

4.1.17. Depuis le début du projet, des missions d'assistance sur site ont été menées auprès des États. La plupart des États ont accompli des progrès appréciables. Cependant, en raison des possibilités limitées pour les États de recevoir des activités de validation de l'USOAP-CMA, ces progrès ne peuvent pas être quantifiés avec précision.

Initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) pour atténuer les facteurs contribuant aux accidents et incidents liés au LOC-I

4.1.18. Le RASG-AFI a reconnu la nécessité de compléter le plan quinquennal visant à atténuer les événements liés au LOC-I par des initiatives d'amélioration de la sécurité en termes de risques organisationnels, opérationnels et supplémentaires. Tout cela a été reflété dans l'AFI-RASP et le matériel d'orientation sur le LOC-I du RASG-AFI. Ces SEI continueront d'être augmentés et consolidés à la suite des recommandations des prochains ateliers sur le LOC-I et UPRT.

Initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) pour atténuer les facteurs contribuant aux accidents et incidents d'impacts sans perte de contrôle (CFIT).

4.1.19. L'atelier CFIT est l'un des événements annuels du RASG-AFI visant à promouvoir la sensibilisation aux risques associés au CFIT ; et d'examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI identifiés par la région afin d'atténuer ces risques. L'événement est soutenu par les Bureaux régionaux de l'OACI, et des partenaires de l'aviation tels que l'AFRAA et l'IATA. Les participants viennent des Autorités de l'aviation civile, des

compagnies aériennes, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des organismes d'enquête sur les accidents d'aéronefs, des organismes de formation agréés, des organisations régionales et internationales.

4.1.20. Les questions de protocole (PQ) relatives aux CFIT du Cadre en ligne de l'USOAP-CMA ont été utilisées comme outils pour évaluer le niveau de mise en œuvre des 8 initiatives d'amélioration de la sécurité (GPWS ; SOP, CDFA, FDA, CRM/TEM, ALAR, MSAW, PBN-AR) identifiés pour atténuer les risques associés aux occurrences de CFIT dans la région du RASG-AFI. D'après les analyses, seuls 9 des 48 États RASG-AFI ont pleinement mis en œuvre tous les SEI (PQ) liés au CFIT identifiés, ce qui représente 18,75 %.

4.1.21. La réunion a demandé à l'Équipe de soutien à la sécurité des questions de sécurité opérationnelle (OSI-SST) du RASG-AFI de continuer à surveiller le niveau de mise en œuvre des SEI identifiés par la région et de fournir régulièrement des rapports au RASG-AFI par l'intermédiaire de la RASC. Les États qui ont des PQ satisfaisants ont été priés d'apporter un soutien aux autres États en partageant avec eux leur documentation et leur expérience et de fournir un rapport au SST sur les progrès enregistrés.

Assistance aux États dans la résolution ou l'atténuation des préoccupations significatives de sécurité (SSC) in ANS

4.1.22. Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, en collaboration avec d'autres parties prenantes, ont activement engagé et soutenu la République démocratique du Congo, le Libéria et le Zimbabwe dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action corrective (PAC), à la suite de l'identification de Préoccupations significatives de sécurité (SSC) en ANS relatives au calibrage des aides à la navigation et la non-approbation et/ou l'absence d'examens périodiques ou de validations en vol documentées des procédures de vol aux instruments (IFP) pour assurer le franchissement des obstacles.

4.1.23. La réunion a pris note des informations fournies et a exhorté les États concernés à prendre les mesures nécessaires pour résoudre ces SSC.

SSC identifiés en RDC par l'audit USOAP

4.1.24. La RDC a présenté à la réunion le rapport d'étape de la mise en œuvre de son plan d'action pour la résolution des SSC. L'État a félicité le Bureau régional WACAF de l'OACI pour le soutien fourni, y compris la sensibilisation au plus haut niveau de l'État, qui a contribué à faire progresser les activités de mise en œuvre. L'État coordonne actuellement avec la Section des audits de l'OACI la présentation des éléments de preuve et leur évaluation. L'État demande toutefois à la Commission de la navigation aérienne de prendre en considération les difficultés rencontrées par certains États en ce qui concerne l'annulation de procédures de vol non approuvées, pour lesquelles les évaluations opérationnelles et de sécurité n'ont révélé aucun risque majeur pour les opérations.

4.1.25. La réunion a pris note du rapport d'étape et a exhorté l'État à accélérer les activités de mise en œuvre pour la résolution des SSC.

Mise en œuvre du projet SSP du plan AFI

4.1.26. La réunion a discuté des progrès accomplis dans la mise en œuvre du projet du Plan AFI sur le Programme de sécurité de l'État, qui vise à soutenir les États par le biais d'une approche progressive et à assurer des progrès vers la réalisation de l'objectif 3 du GASP et de ses cibles. Le projet a mis en place une plate-forme en ligne pour la collaboration, le partage d'informations et la coordination des efforts de mise en œuvre du SSP dans la région. Pour soutenir les activités de mise en œuvre du projet, un groupe de coordination et deux équipes ont été mis en place avec des experts de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, du Kenya, de la Mauritanie, du Niger, du Nigeria, du Rwanda, du Sénégal, de l'Afrique du Sud, du Togo, de la Zambie et des AAMAC.

4.1.27. Dans la première phase de la mise en œuvre du projet, les équipes en coordination avec le Bureau régional, ont développé un ensemble de documents et d'outils qui seront utilisés pour fournir une assistance à distance et sur site aux États en français et en anglais. Il s'agit notamment de la législation, des règlements, des procédures, des documents d'orientation, des listes de contrôle et des outils nécessaires à la mise en œuvre du SSP. Par ailleurs, les équipes ont organisé des ateliers de validation afin de revoir et d'aligner la documentation générique sur les besoins spécifiques des États. L'ensemble des ressources est en cours de finalisation sur la base des commentaires reçus au cours de l'atelier.

4.1.28. En outre, la réunion a également été informée des prochaines phases du projet, qui consisteront à aider les États par le biais d'une assistance à distance et sur site avec l'appui de l'équipe d'experts. Les États établiront/réviseront et soumettront aux Bureaux régionaux de l'OACI des plans d'action détaillés pour la mise en œuvre du SSP, avec des échéances, des livrables, des dates estimées pour l'achèvement des tâches et l'assignation des responsabilités. Ce plan d'action servira de référence pour le suivi de l'avancement de la mise en œuvre du projet en coordination avec le coordinateur/point focal désigné par l'État pour le SSP.

4.1.29. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/9 - Conclusion 9/03 - Mise en œuvre d'un Programme national de sécurité efficace (SSP)

Il est conclu que, pour progresser vers la mise en œuvre effective du SSP, les États doivent :

a. fournir les ressources humaines et financières nécessaires à la mise en œuvre du SSP et rendre compte de l'état d'avancement sur le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, et sur iSTARS ;

b. continuer à soutenir le projet du Plan AFI en mettant à disposition leurs experts et en partageant la documentation, les informations et l'expérience relatives au SSP avec d'autres États ; et

c. nommer pour les États qui ne l'ont pas encore fait, le coordonnateur du SSP/point focal d'ici janvier 2024.

4.2. Plan régional de sécurité aérienne du RASG-AFI (AFI-RASP) et initiatives connexes d'amélioration de la sécurité

Elaboration de l'AFI-RASP

4.2.1. La réunion a rappelé le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) qui présente la stratégie mondiale pour l'amélioration continue de la sécurité aérienne ; et fournit un cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité aérienne (RASP et NASP, respectivement) sont élaborés et mis en œuvre.

4.2.2. Un projet de Plan régional de sécurité aérienne (AFI-RASP Edition 2023-2025) a été élaboré par le Secrétariat, transmis aux États et aux autres parties prenantes et discuté lors d'un atelier de validation organisé virtuellement du 2 au 5 octobre 2023. L'atelier a attiré 201 participants des États, RSOO et RAIO, de l'industrie, des organisations régionales et internationales. Les résultats de l'atelier (projet de RASP-AFI) ont été approuvés par la neuvième réunion du Comité directeur du RASG-AFI (RASC/9), qui s'est tenue virtuellement le 18 octobre 2023.

4.2.3. L'AFI-RASP décrit les principales initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) au niveau régional, les rôles et responsabilités des États, des régions et de l'industrie, et fournit un cadre pour la coopération et la collaboration afin d'aider les États à gérer les défis organisationnels et les risques liés à la sécurité opérationnelle. La réunion a approuvé l'édition 2023-2025 du AFI-RASP, tel que fourni à l'**Appendice 4B** du présent rapport. Le Plan guidera les États dans l'élaboration de leurs plans nationaux de sécurité aérienne (NASP) qui devraient être alignés sur le Plan régional.

4.2.4. La réunion a également été informée qu'au 31 octobre 2023, seuls 8 États membres du RASG-AFI (Bénin, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Ghana, Rwanda, Sierra Leone, Togo et Ouganda) avaient publié leurs plans nationaux de sécurité aérienne (NASP) et les avaient enregistrés sur le portail en ligne de l'OACI. C'est loin d'atteindre l'objectif du GASP et de l'AFI-RASP qui exige que tous les États publient leurs NASP d'ici 2024. La réunion a donc convenu de ce qui suit :

RASG-AFI/9 Décision 9/04 : Adoption du Plan régional de sécurité aérienne du RASG-AFI

Il est conclu que, afin d'orienter les activités de mise en œuvre de la région, le Plan régional de sécurité aérienne du RASG-AFI (AFI-RASP) est approuvé, tel que présenté à l'Appendice 4B du présent rapport.

RASG-AFI/9 – Conclusion 9/05 : Conduite d'un atelier de sensibilisation sur l'AFI-RASP

Il est conclu que, pour familiariser les États et les autres parties prenantes avec l'édition 2023-2025 de l'AFI-RASP, le Secrétariat organisera un atelier de sensibilisation sur l'AFI-RASP en 2024, et sur ses éditions ultérieures.

RASG-AFI/9 – Conclusion 9/06 : Élaboration de Plans nationaux de sécurité aérienne

Il est conclu que, pour atteindre l'objectif 2023-2025 de l'AFI-RASP,

a) Les États doivent élaborer leurs plans nationaux de sécurité aérienne (NASP) d'ici le 31 décembre 2024 et les enregistrer sur le portail en ligne de l'OACI ;

b) Le Secrétariat et les autres parties prenantes doivent aider les États à élaborer les NASP, y compris l'organisation d'ateliers ; et

c) l'industrie et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation sont invités à coopérer, collaborer et communiquer dans le but de mettre pleinement en œuvre les initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) identifiées dans l'AFI-RASP.

4.3. Autres initiatives en matière de sécurité

Résultats du 2nd Forum des RSOO de la région AFI

4.3.1. Les résultats du deuxième Forum mondial OACI/EASA sur les organisations régionales de supervision de la sécurité pour la sécurité aérienne mondiale, qui s'est tenu du 10 au 12 octobre 2023 à Nairobi, au Kenya, ont été présentés à la réunion, en particulier ceux liés à aux Organisation régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de la région AFI.

4.3.2. Le forum a discuté de l'harmonisation dans l'établissement et l'opérationnalisation des RSOO de la région AFI et a donné un aperçu et un partage d'expérience pour rendre les RSOO et les RAIO durables. En conséquence, la réunion a discuté de la nécessité de trouver un nombre et une taille optimaux de RSOO/RAIO dans la région.

4.3.3. La réunion en examinant les résultats du Forum a recommandé que le Plan AFI examine et mette à jour le plan stratégique et la feuille de route des RSOO et des RAIO de la région AFI, en mettant l'accent sur les mécanismes de financement et l'optimisation du nombre et de la taille des RSOO et RAIO. La réunion a convenu de ce qui suit :

RASG-AFI/9 – Conclusion 9/07 : Plan stratégique des RSOO/RAIO de la région AFI

Il est conclu que, pour renforcer l'efficacité et l'efficience des RSOO/RAIO dans la région,

a) le Plan AFI en collaboration avec les partenaires, effectue une analyse approfondie des résultats de l'étude, en tenant compte des avantages et des inconvénients des différentes options du projet de plan stratégique des RSOO et RAIO de la région AFI ;

b) Les RSOO et RAIO optimisent leurs ressources, envisagent le détachement d'experts qualifiés des États, partagent entre eux les expériences et informations pertinentes, et demandent l'évaluation GASOS de l'OACI ; et

c) Les États, les organisations régionales et internationales, les institutions de développement et de financement, ainsi que l'industrie aéronautique, continuent de soutenir les programmes de travail des RSOO de la région AFI et les activités connexes.

Mise en place d'un système de supervision de la sécurité au Soudan du Sud

4.3.4. La CASSOA a présenté un projet visant à mettre en place un système de supervision de la sécurité de l'État que l'EAC CASSOA, en collaboration avec la CAFAC, est actuellement en train de mettre en œuvre en République du Soudan du Sud. La République du Soudan du Sud s'est lancée dans un projet visant à mettre en place un système national complet de surveillance de la sécurité de l'aviation civile. L'Agence de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile. L'Agence de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile (CASSOA) de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) coordonne l'élaboration et la mise en œuvre de ce projet.

4.3.5. Le projet est divisé en trois phases, chacune se concentrant sur des aspects spécifiques de la supervision de la sécurité. La première phase comprend l'élément crucial 1 (CE-1) d'un système de supervision de la sécurité, les CE-2 et CE-5, qui comprennent l'élaboration de la législation primaire de l'aviation civile, de la réglementation applicable et des documents d'orientation technique. La Commission africaine de l'aviation civile africaine (CAFAC), dans le cadre du projet de l'Union européenne (UE) sur la sécurité aérienne en Afrique (ASA), a financé cette initiative.

4.3.6. L'achèvement de la première phase du projet au Soudan du Sud s'est traduit par des réalisations importantes. Parmi les principales réalisations, l'élaboration de projets de lois sur l'aviation civile, de règlements applicables et de documents d'orientation technique complets dans tous les domaines d'audit. Ces lois et règlements doivent encore être promulgués et les procédures approuvées.

Renseignements sur la sécurité pour aider à la prise de décision

4.3.7. Il a été rappelé à la réunion la nouvelle proposition d'amendement 2 de *l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité,* qui a introduit une nouvelle pratique recommandée sur l'importance de développer le renseignement de sécurité en tant que capacité opérationnelle et sur la nécessité d'un engagement organisationnel pour progresser dans ce domaine. Il a été souligné que l'établissement d'une stratégie de renseignement de sécurité assortie d'une gouvernance, d'une gestion des données et d'une affectation des ressources appropriées facilitera la collecte et la consolidation en temps opportun d'informations provenant de diverses sources, et permettra la détection et l'évaluation précoces des risques et des dangers pour la sécurité. Ceci, à son tour, permettra aux parties prenantes de prendre des décisions éclairées en temps opportun pour atténuer les risques pour la sécurité afin d'améliorer continuellement l'efficacité du Programme national de sécurité (SSP).

4.3.8. La réunion a également souligné l'importance d'établir des taxonomies normalisées et harmonisées de l'aviation entre les parties prenantes. L'adoption de taxonomies normalisées contribuera non seulement à améliorer la qualité et l'exactitude des données de sécurité, mais facilitera également l'intégration des données de sécurité provenant de différentes sources, en rationalisant le partage et l'échange d'informations et de données entre les parties prenantes de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial. La réunion a donc formulé la conclusion suivante:

RASG-AFI/9 - Conclusion 9/08 : Renseignements de sécurité à l'appui de la prise de décision

Il est conclu que, afin de faire du renseignement de sécurité une capacité essentielle de l'entreprise :

a) les États établissent une stratégie de renseignement de sécurité et un plan d'action pour la mise en œuvre de la gouvernance des données de sécurité, de la gestion des données et du cadre associé ;

b) Les États adoptent une approche coordonnée avec les parties prenantes lors de la mise en place de systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) et promouvoir l'utilisation de taxonomies aéronautiques normalisées ; et

c) L'OACI, la CAFAC, Les RSOO et RAIO, continuent de soutenir les États par le biais d'ateliers, de formations, des conseils et/ou des outils appropriés pour la mise en œuvre efficace du renseignement de sécurité.

Centre des questions de sécurité de l'IATA

4.3.9. L'IATA a présenté son Safety Issue Hub, un nouvel outil de sécurité en ligne permettant d'identifier et d'enregistrer les risques dans la région. Le Safety Issue Hub est une plate-forme interactive qui peut être utilisée pour effectuer des recherches par domaine d'activité, par région et par risques émergents. Les États peuvent utiliser les informations et les risques mis en évidence pour améliorer les programmes de sécurité de l'État et hiérarchiser l'allocation des ressources relatives à une gestion efficace des risques. La réunion a encouragé les États, les opérateurs et les autres parties prenantes à utiliser l'outil gratuit pour enregistrer les risques et les identifier. L'outil est disponible sur *https://www.iata.org/en/programs/safety/safety-risk/safety-issue-hub* .

Soutien apporté aux États partenaires de EAC par la CASSOA

4.3.10. La CASSOA a informé la réunion de ses activités visant à améliorer la performance du système de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les États partenaires de l'EAC. La CASSOA réalise ces activités, notamment par le biais de projets de sécurité aérienne et de projets collaboratifs, l'harmonisation de la législation et des procédures de l'aviation civile, les missions d'appui technique, le renforcement des capacités, le système d'examen EAC, le système de partage des inspecteurs CASSOA, l'appui à la mise en œuvre du programme de sécurité de l'État (SSP) et l'intégration des systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS). La CASSOA aide les États partenaires de l'EAC à respecter leurs obligations de se conformer aux exigences internationales en matière de sûreté et de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La réunion a pris note des informations fournies et a encouragé la CASSOA à poursuivre son soutien aux États.

Présentation de CASIP - Afrique

4.3.11. L'IATA a présenté le Programme collaboratif d'amélioration de la sécurité aérienne (CASIP), coordonné avec l'OACI, l'AASA, la CAFAC, l'AFRAA, Boeing, Airbus, CANSO, EASA, la FAA, FSF, IFALPA et le PAM. Sans faire double emploi et dans un cadre de confiance, le CASIP s'efforcera de soutenir les initiatives présentant des améliorations démontrables en matière de sécurité en Afrique. La réunion a appelé les parties prenantes à soutenir l'initiative.

État des rapports d'enquête sur les accidents

4.3.12. L'IATA a fait le point sur l'état des enquêtes non complétées sur les accidents et a souligné le défi que cela représente pour la région, car ne se conformant pas aux exigences de l'Annexe 13. C'est dans la région AFI que l'on trouve le plus grand nombre d'enquêtes incomplètes au monde. L'IATA a appelé les États à tout mettre en œuvre pour mener à bien les enquêtes afin que le reste de l'industrie puisse en tirer des leçons et éviter que cela ne se reproduise. La conclusion suivante a donc été formulée.

RASG-AFI/9 - Conclusion 9/09 : Rapports d'enquête sur les accidents

Il est conclu que, afin d'assurer le respect des exigences en matière de rapports sur les enquêtes sur les accidents et les incidents, et de réduire le nombre d'enquêtes incomplètes dans la région RASG-AFI, les États sont instamment priés d'achever les enquêtes et de

publier des rapports, ce qui permettra à la communauté aéronautique de recueillir des informations et d'éviter que cela ne se reproduise.

Grands écarts de hauteur – Afrique de l'Est

4.3.13. L'IATA a présenté à la réunion les préoccupations actuelles en matière de sécurité concernant le nombre croissant de grands écarts de hauteur (LHD) signalés autour de la Corne de l'Afrique (FIR Djibouti, Érythrée, Éthiopie et Somalie), et a appelé les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les utilisateurs de l'espace aérien à coopérer pour résoudre les problèmes identifiés.

4.3.14. Les participants à la réunion ont pris note des progrès accomplis dans la réduction des LHD signalée dans les FIR de Mogadiscio/Sanaa. Sur la base des données fournies par l'État du Yémen pour la période de janvier à septembre 2023, il n'y a eu aucun rapport sur les LHD entre les FIR de Mogadiscio et de Sanaa. En conséquence, le protocole ouvert par ARMA/MIDRMA a été fermé. Ces résultats positifs ont été attribués à la bonne coordination entre les États, les organismes régionaux de surveillance, les utilisateurs de l'espace aérien, les principaux partenaires parmi les organisations internationales et les Bureaux régionaux ESAF et MID de l'OACI.

4.3.15. Pour remédier aux carences à l'origine des LHD, la réunion a appelé à des solutions simples telles que la promotion d'une « culture juste » afin d'améliorer les rapports, l'éducation de base à la compréhension de ce que sont les LHD et la promotion de la mise en œuvre des SLOP.

Missions d'assistance aux États de la région AFI dans le cadre de l'AFI-CIS

4.3.16. La CAFAC a informé la réunion des activités de l'AFI-CIS de 2019 (lorsque la CAFAC a établi des partenariats avec des organisations internationales telles que la BAD et l'EASA dans le cadre du projet de l'Union européenne sur la sécurité aérienne dans l'aviation (UE-ASA), et plus récemment Boeing, qui fournit des fonds pour le renforcement des capacités et la fourniture d'une assistance technique aux États membres) jusqu'en août 2023. La CAFAC par le biais du programme AFI-CIS, aide les États membres africains à établir et à mettre en œuvre les huit éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sécurité de l'État, à élaborer et à mettre en œuvre des plans d'action corrective (PAC) et à préparer les activités de validation de l'OACI dans le cadre de l'USOAP-CMA. Tous ces éléments contribuent à améliorer leur mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI vers 75 % et plus.

4.3.17. Une approche de projet pour fournir une assistance aux États membres a été adoptée pour garantir que les missions d'assistance efficaces produisent des résultats tangibles dans les domaines LEG, ORG, PEL, OPS (y compris les marchandises dangereuses (DG), AIR AIG, ANS et le Programme de sécurité de l'État (SSP). L'assistance est fournie par les cent cinquante (150) inspecteurs de l'AFI CIS, dont les coordonnées figurent dans la base de données correspondante.

4.3.18. A ce jour, des missions d'assistance AFI CIS ont été menées en République Centrafricaine, à Eswatini, au Lesotho, en Namibie, en Sierra Leone et au Soudan du Sud. La réunion a pris note des informations fournies et a appelé toutes les parties prenantes à coordonner les activités d'assistance afin d'éviter la duplication des efforts.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC APIRG

5.1. La réunion a discuté des préoccupations significatives de sécurité dans le domaine ANS et des défis à relever pour les résoudre. La réunion a noté l'absence d'engagement suffisant de la part des fournisseurs de services de navigation aérienne et/ou des exploitants d'aéroports pour mettre en œuvre efficacement les mesures correctives visant à résoudre ou à atténuer les risques pour la sécurité associés aux SSC. En outre, la réunion a insisté sur la nécessité pour les États d'être proactifs dans l'exercice de leurs fonctions de supervision de la sécurité, en particulier dans les domaines spécifiques à haut risque. La réunion a formulé la décision suivante :

RASG-AFI/9 – Décision 9/10 : Prévention des SSC

Il est décidé que, afin d'éviter les SSC liés aux PANS-OPS et au calibrage des aides à la navigation :

a) le Secrétariat coordonne et organise des ateliers sur la prévention des SSC ; et

b) APIRG et ses organismes contributeurs accroissent les activités liées à la conformité des États et de l'industrie aux SARP dans leur programme de travail.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS DE MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMI LES MEMBRES DU RASG-AFI ET SUITES A DONNER

6.1. La réunion a discuté des défis rencontrés par les États membres du RASG-AFI dans l'accomplissement de leurs obligations en matière de sécurité en vertu de la Convention de Chicago et des suites à donner. Il a été noté que les processus d'amendement des règlements d'exploitation spécifiques et d'identification et de notification des différences à l'OACI ne sont pas entièrement mis en œuvre. La plupart du temps, il n'y a pas de réglementation complète promulguée dans le domaine AIG. Les domaines d'audit les moins performants de la région ont connu une certaine amélioration en termes de mise en œuvre effective (EI) et sont indiqués dans iStars : AIG de 41 % l'année dernière à 44,03 % en 2023 ; AGA de 46 % à 47,6 % ; ANS de 52 % à 53,54 % et OPS de 56 % à 58,2 %.

6.2. Les défis en AIG sont liés à la mise en place d'une autorité indépendante chargée d'enquêter sur les accidents, dotée d'une législation et de procédures bien établies pour mener des enquêtes sur les accidents et les incidents. Pour ANS et AGA, le manque de personnel qualifié dans les différents sous-domaines, tant au niveau de l'autorité que des fournisseurs de services, fait partie des défis. Bien que AIG, ANS et AGA n'aient pas encore atteint leur maturité, OPS demeure un défi pour la plupart des États, car certains d'entre eux entament des processus de certification des nouveaux exploitants aériens, sans personnel qualifié et sans réglementations, procédures et directives établies.

6.3. La réunion a également relevé que la plupart des États ne disposent pas d'un système efficace d'information sur la sécurité et ne disposent donc pas de données suffisantes pour permettre d'identifier les risques pour la sécurité opérationnelle. Les nouveaux problèmes de sécurité liés à l'exploitation des RPAS et à la mobilité urbaine ont imposé une charge de travail supplémentaire aux administrations de l'aviation civile. Enfin, de

nombreux États ne mettent pas à jour régulièrement leur cadre en ligne de l'USOAP-CMA. Cela a un impact négatif sur la préparation des États dans le cadre d'une activité de l'USOAP-CMA.

6.4. La réunion, en discutant sur les suites à donner, a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/9 - Conclusion 9/11 : Défis communs de mise en œuvre identifiés parmi les membres du RASG-AFI et suites à donner

Il est conclu que, afin de relever les défis dans les domaines d'audit où la mise en œuvre effective est faible, y compris les SSP, les États, la CAFAC, les RSOO, les RAIO et d'autres parties prenantes devront :

a) collaborer à travers l'allocation et la mise en commun des ressources ainsi que le partage des données et de l'information essentielle à la sécurité ; et

b) fournir plus de formation dans les domaines les plus critiques, à savoir les domaines OPS, AIG, ANS et AGA.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR DES ACTIONS OU DES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL

7.1. La réunion a rappelé que le rapport de la réunion RASG-AFI devrait être présenté dans un format normalisé, y compris des recommandations sur des actions ou améliorations qui nécessiteraient un examen par la Commission de la navigation aérienne (ANC) et le Conseil de l'OACI.

7.2. La réunion a identifié certains points qui pourraient nécessiter un soutien efficace de la part du siège de l'OACI. La réunion a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/9 - Conclusion 9/12 : Recommandations sur les actions ou améliorations nécessitant un examen du siège de l'OACI

Il est conclu que, pour aider les États et l'industrie à améliorer les activités de mise en œuvre :

a) L'OACI intensifie les activités de l'USOAP-CMA, afin d'améliorer le suivi continue des performances des États en matière de sécurité ;

b) Compte tenu de la récurrence dans la région des défaillances/dysfonctionnements de composants de système – hors groupe motopropulseur (SCF – NP) au fil des ans, l'OACI ajoute le phénomène à la catégorie d'événements à haut risque (R-HRC) ;

c) Dans le cadre des propositions de mesures d'atténuation des SSC, la Commission de la navigation aérienne examine les difficultés rencontrées par les États pour suspendre les procédures de vol non approuvées dont les évaluations de sécurité n'ont révélé aucun risque majeur pour la sécurité de leur utilisation ;

d) L'OACI fournisse un soutien continu aux États dans l'élaboration de leurs plans nationaux de sécurité aérienne (NASP), par le biais d'ateliers ; et

e) L'OACI élabore des documents d'orientation et des outils supplémentaires pour aider les États à élaborer et à mettre en œuvre une stratégie de renseignement de sécurité.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS

8.1. Le Secrétariat a présenté les activités proposées par le RASG-AFI et ses organes contributeurs pour 2024 pour examen et adoption par la réunion. Les activités proposées couvrent celles du RASC, des équipes de soutien à la sécurité (SST) et les réunions du RASG-AFI. La réunion, après examen, a convenu de la décision suivante :

RASG-AFI/9 – Décision 9/13 : Approbation du futur programme de travail du RASG-AFI et de ses organes contributeurs.

Il est décidé que, le programme de travail et les activités du RASG-AFI et de ses organes contributeurs pour 2024 sont approuvés tel que présentés à l'Appendice 4C du présent rapport.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

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

CINQUIÈME PARTIE :

DEUXIÈME SESSION CONJOINTE APIRG/26 et RASG-AFI/

CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME SESSION CONJOINTE APIRG/26 et RASG-AFI/9

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/26 ET RASG-AFI/9

4.1. La réunion a examiné et adopté les conclusions et décisions des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9 telles que présentées dans le texte du présent rapport.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

5.1. La réunion a été informé que les prochaines réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 se tiendront dans la région ESAF. L'Afrique du Sud a proposé d'accueillir ces réunions. Le Secrétariat assurera la coordination nécessaire avec l'État en temps opportun.

5.2. Au cours de la séance de clôture, des discours ont été prononcés par le président du RASG-AFI, le colonel Dokisime Gnama Latta ; le Président d'APIRG, Mme Paule Assoumou Koki ; M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) et Mme Adaniokou Akakpo Jeanne, Directeur de Cabinet du Ministère des Transports et du Développement Durable de la République du Bénin.

5.3. Dans son intervention, M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau WACAF de l'OACI, a remercié la République du Bénin pour avoir accueilli la réunion APIRG/26 et RASG-AFI/9. Il a souligné les réalisations de la réunion, notamment la publication de la première édition du Rapport régional sur la navigation aérienne ainsi que le volume III du Plan régional de navigation aérienne. Il a remercié l'Afrique du Sud d'avoir proposé d'accueillir les réunions d'APIRG/27 et RASG-AFI/10 et a demandé à l'État d'en informer officiellement le Bureau régional ESAF de l'OACI.

5.4. Dans son allocution, le Colonel Latta Dokisime Gnama, Président du RASG-AFI, a souhaité le meilleur au nouveau Bureau du RASG-AFI tout en appréciant la coopération dont il a fait l'objet au cours de la période écoulée.

5.5. Le Président d'APIRG, Mme Paule Assoumou Koki a de son côté exprimé sa gratitude à la République du Bénin pour l'accueil de cette rencontre.

5.6. La réunion a été officiellement clôturée par le Directeur de Cabinet du Ministère des Transports et du Développement Durable de la République du Bénin. Dans son allocution, Mme Adaniokou Akakpo Jeanne a appelé l'APIRG et le RASG-AFI à adopter une approche collaborative dans le traitement des questions de sécurité et de navigation aérienne sur le continent africain. Elle a remercié l'OACI et la communauté APIRG et RASG-AFI d'avoir fait confiance au Bénin pour l'organisation de ces réunions. Elle a souhaité à tous les participants un bon retour et a officiellement clos la réunion.

_____FIN_____