ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique – Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2),

Livingstone, Zambie du 2 au 6 novembre 2026.

Point de l'ordre du jour 4 : Réalisation des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne.

Mise en place du système d'identification et de notification de carences de navigation aérienne au Togo

(Note présentée par le Togo)

RESUME
La présente note d'information porte sur la démarche adoptée par le Togo afin non seulement de notifier systématiquement toute carence de navigation aérienne identifiée à l'OACI, mais aussi de procéder à sa résolution en s'appuyant notamment sur la base de données de notification de carences de navigation aérienne (AANDD), outil en ligne mis en place par l'OACI. Elle présente notamment l'ensemble des actions menées par le Togo, y compris l'élaboration ou la mise à jour d'éléments indicatifs relatifs à la notification et à la résolution des carences de navigation aérienne, la désignation des points focaux AANDD, la mise en place d'un comité comprenant les principaux acteurs et leur sensibilisations et l'organisation des réunions et ateliers y relatifs ; dans le but de rendre efficace un mécanisme d'examen et de résolution des carences de navigation aérienne. Suite à donner : (voir paragraphe 3 ci-dessous)

REFRENCE(S)	Rapports des réunion APIRG/24, APIRG/25, APIRG/26 et APIRG/27 AFI Air Navigation Deficiencies Database
Objectifs stratégiques	*– Chaque vol est sûr et sécurisé* *– L'aviation offre une mobilité sans couture, accessible et fiable pour tous*

1 INTRODUCTION

1.1 En référence à la conclusion 21/23 d'APIRG/21 demandant aux Etats et autres parties prenantes de notifier et de résoudre les carences de navigation aérienne, les Bureau régionaux de l'OACI ont mis en place la base de données de notification des carences de navigation aérienne (AANDD). Cette base de données qui a été adoptée et lancée officiellement lors d'APIRG/23 (conclusion 23/32) constitue aujourd'hui le principal canal de notification et de suivi des carences de navigation aérienne et il est demandé aux Etats de procéder à la notification de leurs carences à travers cette base de données. La même conclusion 23/32 en son b) rappelait aux Etats qu'ils n'avaient pas désigné leurs points

focaux devant interagir avec cette base.

1.2 La présente note d'information présente les dispositions prises par le Togo pour mettre en œuvre cette conclusion et s'arrimer ainsi au nouveau mécanisme de notification et de suivi des carences de navigation aérienne.

2. ANALYSE

2.1. L'entrée en vigueur de l'AANDD comme principal outil de notification et de suivi des carences de navigation a constitué un changement majeur pour les Etats de la région AFI en général et pour le Togo en particulier dans le cadre du suivi des carences de navigation aérienne.

2.2. Le Togo a donc dû s'aligner sur ce nouveau mécanisme de suivi des carences en changeant son approche qui s'appuyait essentiellement sur les correspondances de notification des carences adressées à l'OACI. Le Togo a ainsi adopté une approche systémique et formelle de gestion des carences qui s'appuie sur une formation et une sensibilisation des principaux acteurs concernés par ce processus et une formalisation des procédures de suivi des carences de navigation aérienne.

2.3. Dans le cadre de la mise en œuvre de la conclusion 23/32, le Togo a procédé, en 2024, à la désignation de ses points focaux pour la base de données AANDD. Ces points focaux ont ensuite pris part aux différentes sessions de formation organisées par l'OACI, notamment à un atelier en présentiel à Dakar en 2024 pour les Etats francophones et à un atelier virtuel en 2025 dédiée à l'utilisation de l'AANDD.

2.4. Afin de se conformer aux dispositions d'APIRG/23 et de résoudre la question de protocole 7.045, le Togo a développé et mise en œuvre une procédure de résolution des carences APIRG en 2019. Des séances de travail ont été organisées avec les parties prenantes pour analyser surtout les conclusions d'APIRG et identifier les carences de la navigation aérienne.

2.5. Dans le cadre du renforcement du dispositif de gestion des carences de navigation aérienne, le Togo a mis en place, le 13 septembre 2024, un comité chargé de l'évaluation des domaines minimum de notification. Les points focaux précédemment désignés ont été nommés coordonnateurs de ce comité. À ce titre, ils ont conduit des séances de sensibilisation portant sur les carences de navigation aérienne à l'intention des membres du comité.

2.6. Le comité mis en place, constitué d'Experts de l'autorité de l'aviation civile et des exploitants, est structuré en cinq (05) groupes spécialisés, chacun chargé d'un domaine clé de la navigation aérienne. Le comité se réunit une fois par trimestre et a pour mission principale de :

- identifier les carences dans les domaines de notification minimum relatifs à l'AOP, l'ATM/ SAR, le CNS, l'AIM, et le MET ;
- d'examiner et évaluer les carences identifiées ;
- notifier les carences identifiées à l'OACI par l'Outil AANDD ;
- élaborer et mettre en œuvre les plans d'actions correctives ;
- fournir et mettre les éléments de preuves sur l'AANDD via les points focaux.

2.7. Des séances de sensibilisation suivies d'exercices pratiques portant sur l'identification des carences de navigation aérienne ont été organisés à l'endroit des membres du comité.

2.8. Le Togo a saisi l'opportunité offerte par l'OACI en organisant, du 15 au 18 septembre 2025, un atelier virtuel portant sur la gestion des carences en navigation aérienne et le suivi de la mise en œuvre ASBU pour inscrire les points focaux et les membres du comité à cet atelier, consolidant ainsi leurs capacités en matière d'identification, de notification et de résolution des carences de la navigation aérienne.

2.9. À l'issue de ces activités, il a été demandé à chacun des cinq (05) groupes spécialisés susmentionnés d'examiner et d'analyser les carences relevant de son domaine de compétence, sur la base des domaines minimum de notification. Un délai de trois (03) mois a été accordé à ces groupes pour soumettre les résultats de leurs travaux. Chaque groupe spécialisé s'est ensuite organisé et a conduit ses travaux selon les modalités qu'il a jugées les plus appropriées pour l'atteinte des objectifs fixés.

2.10. Un atelier national s'est tenu du 16 au 19 mars 2026 afin de consolider et de valider les résultats obtenus. Cet atelier a permis d'examiner et de valider, en séance plénière, les carences identifiées par chacun des groupes spécialisés. À l'issue des travaux, certaines carences ont été retenues pour être notifié à l'OACI conformément aux critères applicables. D'autres carences, déjà identifiées dans le cadre des activités de supervision de l'ANAC et faisant l'objet de plans d'actions dont la mise en œuvre avait enregistré des avancées significatives, n'ont pas été proposées pour notification. Il a été jugé plus opportun d'assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures correctives engagées jusqu'à leur clôture effective.

2.11. Le rapport de l'atelier a été présenté aux dirigeants responsables des organismes concernés en présence du Directeur Général de l'ANAC. Ceux-ci ont validé à l'unanimité les carences retenues pour notification à l'OACI et ont réaffirmé leur engagement à accélérer la mise en œuvre des actions correctives relatives aux autres carences en cours de traitement.

2.12. À la suite de cette validation, quatre (04) carences (AOP, AIM et ATM) ont été notifiées à l'OACI par le point focal national à travers la plateforme AFI Air Navigation Deficiencies Database (AANDD). Le Togo demeure dans l'attente du retour du Bureau régional WACAF de l'OACI.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre note des progrès réalisés par le Togo dans le cadre de la notification des carences de navigation aérienne à l'OACI ; et

b) encourager les autres Etats à accélérer la mise en œuvre de la conclusion 21/23 d'APIRG/21 afin d'améliorer la sécurité dans la région AFI.