

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**PROJET DE RAPPORT DE LA VINGTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL
AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/20)**
(Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre – 2 décembre 2015)

ETABLI PAR LE SECRETAIRE DU GROUPE APIRG

2 décembre 2015

LES APPELLATIONS EMPLOYEES DANS CETTE PUBLICATION ET LA PRESENTATION DES ELEMENTS QUI Y FIGURENT N'IMPLIQUENT DE LA PART DE L'OACI AUCUNE PRISE DE POSITION QUANT AU STATUT JURIDIQUE DES PAYS, TERRITOIRES, VILLES OU ZONES OU LEURS FRONTIERES OU LIMITES.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	ii
LISTE DES CONCLUSIONS	iv
LISTE DES DECISIONS	iv
PREMIERE PARTIE-DEROULEMENT DE LA REUNION	v
LIEU ET DATE	1
LANGUES DE TRAVAIL ET DOCUMENTATION	1
BUREAU ET SECRÉTARIAT	1
PARTICIPATION	1
OUVERTURE DE LA RÉUNION	
DEUXIEME PARTIE - RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR	4
POINT 0 DE L'ORDRE DU JOUR: Élection du Président et des deux vice-présidents et adoption de l'ordre du jour	4
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: Suivi des conclusions et décisions des réunions APIRG/19 et Extraordinaire d'APIRG	4
1.1 Suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil au rapport de la réunion APIRG/19	
1.2 Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/19	
1.3 Examen de l'état de mise en œuvre des décisions de la réunion extraordinaire d'APIRG	
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre au niveau de la région	4
2.1 Planification opérationnelle d'aérodrome (AOP)	Error! Bookmark not defined.
2.2 Gestion du Trafic aérien et Recherche et Sauvetage (ATM/SAR)	Error! Bookmark not defined.
2.3 Agence de surveillance régionale AFI (ARMA)	
2.4 Communications, Navigation et Surveillance (CNS)	
2.5 Gestion de l'information aéronautique (AIM)	
2.6 Météorologie aéronautique (MET)	
2.7 Autres questions relatives à la navigation aérienne	
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : Adoption du nouveau Plan AFI de navigation aérienne électronique	
(eANP)	33
3.1 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume I	Error! Bookmark not defined.
3.2 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume II	Error! Bookmark not defined.
3.3 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume III	Error! Bookmark not defined.
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: Restructuration de l'APIRG	35
4.1 Nouvelles structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires	
4.2 Amendements subséquents au Manuel des Procédures d'APIRG	

4.3 Etablissement et lancement du fonctionnement des nouvelles structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires

4.4 Structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires

4.5 Identification des projets prioritaires

4.6 Questions relatives à la mise en œuvre

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: Termes de référence et Programme de travail futur de l'APIRG..... 38

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR: Lieu et date de la prochaine réunion de l'APIRG

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: Questions Diverses

LISTE DES CONCLUSIONS

LISTE DES DECISIONS

DECISION EO/xx : La restructuration et réorganisation de l'APIRG

DECISION EO/xx : Révision du Manuel de l'APIRG

APPENDICES

Appendice 1A: Liste des Participants

Appendice ...

PREMIERE PARTIE-DEROULEMENT DE LA REUNION

1. LIEU ET DATE

1.1 La vingtième réunion du Groupe régional Afrique Océan Indien (AFI) de planification et de mise en œuvre (APIRG/20) s'est tenue à l'hôtel Président, Yamoussoukro, Côte d'Ivoire du 30 novembre au 2 décembre 2015, dos-à-dos avec la troisième réunion du Groupe régional de Sécurité de l'Aviation pour la région AFI (RASG-AFI/3), à l'aimable invitation du Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire.

2. LANGUES DE TRAVAIL ET DOCUMENTATION

2.1 Les travaux se sont déroulés en français et en anglais et la documentation de la réunion a été diffusée dans les deux langues. Les services de traduction et d'interprétation simultanés ont été fournis.

3. BUREAU ET SECRÉTARIAT

3.1 La réunion était présidée par M. John Tusubira Kagoro, Président de l'APIRG.

3.2 M. Barry Kashambo, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (Nairobi) a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion. Il était assisté de M. Mam Sait Jallow, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (Dakar) avec la participation de M. Meshesha Belayneh, Directeur adjoint, TCB et M. Marco Merens, Chef, IAAS. Les experts suivants des Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi ont assuré des services à la réunion :

M. Prosper Zo'o Minto'o	Directeur régional adjoint, Bureau ESAF, Nairobi
M. Gaoussou, KONATE	Directeur regional adjoint, Bureau WACAF, Dakar
M. Seboeso Machobane	RO/ATM, Bureau ESAF, Nairobi
M. Akoa Benoit OKOSSI	RO/MET, Bureau WACAF, Dakar
M. Arthemon Ndikumana	RO/AGA, Bureau ESAF, Nairobi
M. Francois SALAMBANGA	RO/CNS, Bureau WACAF, Dakar
M. Albert Taylor	RO/ATM, Bureau WACAF, Dakar
M. Nika MANZI	RO/AGA, Bureau WACAF, Dakar
M. George BALDEH	RO/AIM, Bureau WACAF, Dakar
M. David Labrosse	RO/ATM/SAR, Bureau ESAF, Nairobi
Mr. Frederic, LEGRAND	Responsable FPP, bureau WACAF, Dakar

4. PARTICIPATION

4.1 La réunion a enregistré la participation de 160 délégués provenant de 30 Etats AFI et de 14 délégués d'organisations régionales/ internationales et de l'industrie.

4.2 La liste des participants est jointe à l'**Appendice 1A** au présent rapport.

5. OUVERTURE DE LA RÉUNION

5.1 Son excellence M. Gaoussou Touré, Ministre des transports de la Côte d'Ivoire, a officiellement ouvert la 20^{ème} réunion du groupe AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/20) et la 3^e réunion du groupe régional AFI de sécurité de l'aviation (RASG-AFI/3), qui se sont tenues dos à dos. L'Honorable Maire de Yamoussoukro a également participé à la séance d'ouverture.

6. ORDRE DU JOUR

Point 0 : Adoption de l'ordre du Jour

Point 1 : Suivi des conclusions et décisions des réunions APIRG/19 et Extraordinaire d'APIRG

- 1.1. Suite donnée par la Commission de navigation aérienne au rapport de la réunion APIRG/19
- 1.2. Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/19
- 1.3. Examen de l'état de mise en œuvre des décisions de la réunion extraordinaire d'APIRG

Point 2 Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre au niveau de la région

- 2.1 Planification opérationnelle d'aérodrome (AOP)
- 2.2 Gestion du Trafic aérien et Recherche et Sauvetage (ATM/SAR)
- 2.3 Agence de surveillance régionale AFI (ARMA)
- 2.4 Communications, Navigation et Surveillance (CNS)
- 2.5 Gestion de l'information aéronautique (AIM)
- 2.6 Météorologie aéronautique (MET)
- 2.7 Autres questions relatives à la navigation aérienne

Point 3 Adoption du nouveau Plan AFI de navigation aérienne électronique (eANP)

- 3.1 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume I
- 3.2 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume II
- 3.3 Nouveau Plan AFI de navigation aérienne – Volume III

Point 4 Restructuration de l'APIRG

- 4.1 Nouvelles structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires
- 4.2 Amendements subséquents au Manuel des Procédures d'APIRG
- 4.3 Etablissement et lancement du fonctionnement des nouvelles structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires
- 4.4 Identification des projets prioritaires
- 4.5 Questions relatives à la mise en œuvre

Point 5 Termes de référence et Programme de travail futur de l'APIRG

Point 6 Questions diverses

Point 7 Lieu et date de la prochaine réunion de l'APIRG

Suite donnée aux résultats de la réunion extraordinaire d'APIRG

7. CONCLUSIONS ET DECISIONS

7.1 L'action du Groupe APIRG est consignée sous forme de conclusions et de décisions ayant la signification suivante:

- a) Les Conclusions traitent des questions qui, conformément au mandat du Groupe, méritent directement l'attention des États ou sur lesquelles une suite supplémentaire sera initiée par l'OACI conformément aux procédures établies; et
- b) Les Décisions traitent des questions qui ne concernent que le Groupe APIRG et ses organes auxiliaires

DEUXIEME PARTIE - RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

POINT 0 de l'Ordre du jour: adoption de l'ordre du jour

La réunion a adoptée l'ordre du jour sans amendement.

POINT 1 de l'Ordre du jour: Suivi des conclusions et décisions des réunions APIRG/19 et Extraordinaire d'APIRG

Examen de la suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil au rapport de la réunion APIRG/19, examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/19 et Examen de l'état de mise en œuvre des décisions de la réunion extraordinaire d'APIRG.

1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné la suite donnée par la commission de navigation aérienne (ANC), le conseil au rapport d'APIRG/19, l'Etat de mise en œuvre des conclusions et de décisions de la réunion d'APIRG/19 qui figurent les Etats et les organisations aux conclusions et décision de la 19^{ème} réunion d'APIRG (APIRG/19 – Dakar, Sénégal, 28-31 octobre 2013) et de la réunion extraordinaire d'APIRG (APIRG/EO - Lusaka, Zambie, 10-11 juillet 2014), tel qu'indiqué dans l'**Appendice XX** du présent rapport.

1.2 Le groupe a noté que les actions de suivi prises par le Secrétariat et les sous-groupes d'APIRG aux décisions d'APIRG/EO seront examinées en détail au titre du point 4 de l'ordre du jour de la réunion.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre au niveau de la région

2.1 Planification opérationnelle d'aérodrome (AOP)

Examen des activités du Sous-groupe de Planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG)

2.1.1. Au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la réunion a délibéré sur le rapport de la onzième réunion du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/11), tenue à Dakar, Sénégal, du 3 au 7 août 2015.

Historique de l'AOP/SG

2.1.2 La réunion a noté les discussions du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG), prenant en compte les termes de référence du Sous-groupe ainsi que son programme de travail. La réunion a en outre noté que les informations et autres documents connexes utilisés lors des discussions sur l'historique de l'AOP/SG pourraient être utilisés dans la méthodologie d'identification des projets relatifs à l'AOP.

État de mise en œuvre du programme de travail tel qu'assigné par l'APIRG

2.1.3 Il a été rappelé à la réunion que l'APIRG/19 avait été informé que tous les sous-groupes d'APIRG ont finalisé la revue et la mise à jour des anciennes Conclusions et Décisions de réunions antérieures de l'APIRG. Les Conclusions et Décisions qui étaient encore valides ont été consolidées ou reformulées.

2.1.4 La réunion a aussi noté que, bien que les Conclusions et Décisions aient été analysées et consolidées, il y en a encore qui sont partiellement ou non mises en œuvre. Ces Conclusions et Décisions sont relatives :

- a) Aux plans d'urgence d'aérodromes
- b) À la certification d'aérodromes
- c) À la formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS)
- d) À la mise en œuvre du SSP et du SMS
- e) Aux demandes de formation d'inspecteurs d'aérodromes au titre du plan AFI, etc.

2.1.5 La réunion a convenu de référer certaines de ces questions restées en suspens à l'identification des projets.

Examen de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne AFI et Élaboration d'un projet d'éléments indicatifs devant être approuvés par l'APIRG

2.1.6 La réunion a noté que la structure du nouveau Plan de navigation aérienne a été examinée par la onzième réunion du Sous-Groupe AOP et que les données pertinentes y relatives ont été élaborées pour approbation par la réunion APIRG/20 dans le cadre de l'adoption du **nouveau plan électronique AFI de navigation aérienne (eANP)**.

Identification et élaboration de projets basés sur les Modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (BO) et des objectifs régionaux de performance

2.1.7 La réunion a noté que la réunion AOP/SG/11 a examiné les activités relatives aux modules du Bloc 0 d'ASBU et aux objectifs régionaux de performance adoptés par APIRG/19 I, ainsi que les tâches restantes, et a convenu d'une liste de projets liés au mandat des sous-groupes AAO/SG et IIM/SG, discuté dans le cadre de la restructuration de l'APIRG.

Évaluation des objectifs cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau - Abuja, 2012

2.1.8 La réunion a noté les informations sur l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja de 2012 dans le domaine des aérodromes. La réunion a rappelé que lors de cette Conférence, des objectifs spécifiques et mesurables de sécurité de l'aviation ont été fixés afin de renforcer les normes de sécurité et de mettre en œuvre toutes les initiatives de sécurité dans la région. Bien que la plupart de ces objectifs aient un lien avec le domaine des aérodromes, seuls ceux considérés comme ayant un impact direct sur le domaine des aérodromes ont été discutés.

2.1.9 La réunion a pris note de la grande inquiétude suscitée par le faible taux de certification des aérodromes dans la région AFI où seulement 22,55% des aérodromes internationaux sont actuellement certifiés. En outre la certification de certains aéroports n'a pas suivi les procédures nationales et internationales appropriées.

2.1.10 La réunion a invité les États à prendre les mesures appropriées pour la certification des aérodromes internationaux, eu égard aux objectifs de sécurité d'Abuja, qui exigent que la tâche soit achevée d'ici fin 2015, et a formulé la conclusion suivante:

Conclusion 20/XX: Certification des aérodromes internationaux

Il est conclu que:

- a) **Les États sont instamment priés de se conformer aux Normes de l'OACI sur la certification des aérodromes en vigueur depuis Novembre 2003 et aux objectifs de sécurité d'Abuja qui exige la certification des aérodromes internationaux avant la fin de décembre 2015; et**

- b) **En adéquation avec les dispositions relatives à la coordination sur la coordination entre le RASG-AFI et APIRG, des parties pertinentes de la certification des aérodromes devraient être incluses dans les projets des organes subsidiaires de l'APIRG ; and**
- c) **Un objectif visant à atteindre 45% de certification des aérodromes internationaux est recommandé conformément aux objectifs approuvés du plan AFI d'ici la fin 2016.**

Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes (PANS–Aérodromes, Doc 9981) et Amendements de l'Annexe 14, Volumes I et II

2.1.11 La réunion a noté les discussions du sous-groupe AOP/SG/11 sur les nouvelles Procédures pour les services de navigation aérienne de l'OACI - PANS-aérodromes (Doc 9981) et les amendements et propositions d'amendement des PANS-aérodromes et de l'Annexe 14, Volumes I et II.

2.1.12 La réunion a rappelé que le document a été approuvé le 20 octobre 2014 par le Président du Conseil, au nom du Conseil, conformément à la procédure établie et sera applicable en novembre 2016. Cette première édition des PANS – Aérodromes porte sur les domaines prioritaires révélés par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans les domaines de la certification des aérodromes, de l'évaluation de la sécurité et des études de compatibilité. Les dispositions qu'elle comporte spécifient, en détaillant davantage que les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 — Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes, les procédures opérationnelles que doivent appliquer les organes de réglementation et les exploitants d'aérodromes dans lesdits domaines prioritaires afin de garantir la sécurité opérationnelle des aérodromes et d'améliorer la capacité et l'efficacité du système dans son ensemble de façon harmonisée à l'échelle mondiale.

2.1.13 La réunion a en outre noté que les réponses aux lettres aux Etats constitue un défi permanent et qu'à cet égard des réponses aux lettres adressées aux Etats sur les propositions d'amendement des PANS-Aérodromes et de l'Annexe 14, Volumes I et II sont attendues de la manière suivante:

- a) AN 4/1.1.54-14/97 du 19 décembre 2014: Propositions d'amendement de l'Annexe 14 (Volumes I et II) et de l'Annexe 15
- b) AN 4/1.1.55-15/30 du 29 mai 2015: Propositions d'amendement des Annexes 3 ; 6, Parties 1 et 2 ; 8 ; 14, Volume I ; 15 ; des PANS-Aérodromes ; et des PANS-ATM relatives à un format de compte rendu mondial pour évaluer et signaler la communication de l'état de la surface des pistes.
- c) AN 4/1.1.56-15/51 du 10 juillet 2015: Propositions d'amendement de l'Annexe 14, Volume I, et des PANS-ATM (Doc 4444) concernant le système autonome d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS)
- d) AN 4/1.1.57-15/53 du 15 juillet 2015: Propositions d'amendement de l'Annexe 14, Volume I, concernant les aides visuelles à la navigation et la conception des aérodromes.

2.1.14 La réunion a demandé aux Etats de prendre des mesures en fournissant des observations et en notifiant la publication des différences, le cas échéant, conformément aux dispositions prises sur l'annexe 15 et aux réponses adressées aux Etats les propositions d'amendements des PANS-Aérodromes et de l'annexe 14, volumes 1 et 2. En conséquence, la réunion a formulé la conclusion suivante :

Conclusion 20/XX: Mise en œuvre des dispositions des PANS -aérodromes

Il est conclu que:

- a) **Les États sont priés de veiller à la mise en œuvre des PANS-Aérodromes - Doc 9981, applicables et de publier la liste des différences importantes entre les dispositions des PANS – Aérodromes et leurs règlements et usages s'il en existe, dans leur publication d'information aéronautique (AIP) .**
- b) **Les Etats sont invités à s'efforcer de répondre aux lettres aux Etas de l'OACI, en particulier concernant les propositions d'amendements des PANS-Aérodromes et l'annexe 14, volumes 1 et 2.**

Programme CAPSCA

2.1.15 La réunion a rappelé l'existence de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile CAPSCA et ses activités. La réunion a noté les informations pertinentes sur l'évolution de l'épidémie de la maladie à virus Ebola en Afrique et de son impact sur le transport aérien

2.1.16 La réunion a en outre noté que sur la base des enseignements retenus de ces événements de santé publique, l'OACI a élaboré et inclus des normes et pratiques recommandées (SARP) spécifiques dans les annexes 6, 9, 11, 14 et 18 à la Convention de Chicago, ainsi que des lignes directrices pour les États, les aéroports, les services de la circulation aérienne et les compagnies aériennes pour réduire le risque de la propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens.

2.1.17 La réunion a également rappelé que la protection de la santé des passagers et des équipages sur les vols internationaux a été reconnue par la trente-cinquième session de l'Assemblée de l'OACI en 2004 (Résolution A35-12) comme faisant «partie intégrante de la sécurité du voyage aérien" et le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comprend des questions de protocole d'audit (PQ) sur les SARP relatifs aux évènements de santé publique depuis 2014.

2.1.18 La réunion a conclu que les États doivent se préparer à une large propagation des maladies transmissibles et cette préparation dans le secteur de l'aviation exige la communication et la collaboration entre les secteurs de l'aviation et de la santé publique. La réunion a ainsi formulé les conclusions suivantes :

CONCLUSION 20/XX: PLANNIFICATION D'URGENCE D'AERODROME Y COMPRIS URGENCES DE SANTE PUBLIQUE

Il est conclu que:

- a) **Les États sont invités à veiller à ce que la composante santé publique du Plan d'urgence d'aérodrome et l'organisation du Centre des opérations d'urgence tiennent compte de toutes les Annexes et documents pertinents de l'OACI et du Règlement Sanitaire International 2005 de l'OMS ;**
- b) **Les États sont invités à assurer une étroite collaboration entre l'Autorité de santé publique et toutes les parties prenantes du secteur de l'aviation civile dans la planification et la gestion des évènements de santé publique pour constamment améliorer l'efficacité tout en évitant la duplication des efforts; et**
- c) **Les restrictions sur les vols et passagers en provenance des pays avec des cas de maladie Ebola avérés, suspects ou contacts ne sont pas recommandées par l'OMS, l'OACI et les Etats membres du CAPSCA. La suspension des vols par des exploitants aériens est également déconseillée.**

2.2 Gestion du Trafic aérien et Recherches et Sauvetage (ATM/SAR)

Point 2.2 de l'ordre du jour: Gestion du trafic aérien et Recherches et Sauvetage (ATM/SAR)

2.2.1 La 14^e réunion du Sous-groupe Gestion du trafic aérien/Gestion de l'information aéronautique/Recherches et Sauvetage (ATM/AIM/SAR SG/14) s'est tenue du 11 au 14 mai 2015 au Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) à Dakar (Sénégal). La réunion a examiné notamment les questions relatives à son mandat, les questions découlant de la réunion extraordinaire d'APIRG (APIRG/EO) tenue à Lusaka (la Zambie) les 10 et 11 juillet 2014, et d'autres questions de sécurité de la Navigation aérienne portées à l'attention des bureaux régionaux de l'OACI d'ESAF et WACAF. La réunion, qui a rassemblé 57 participants de 17 États et de 06 organisations, a approuvé sur 11 Conclusions et Décisions.

État de la mise en œuvre du programme de travail du Sous-groupe dans les domaines ATM et SAR

2.2.2 Le Sous-groupe a examiné les progrès et les réalisations dans le cadre de ses activités, particulièrement les progrès accomplis dans la mise en œuvre des Conclusions et Décisions consolidées par la 19^e réunion d'APIRG tenue en octobre 2013 et a réaffirmé la nécessité pour les Etats à redoubler leurs efforts afin de remédier au manque apparent de la mise en œuvre.

Lien entre le reste des tâches du Sous-groupe avec les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (modules du Bloc O) et les objectifs de performance régionale

2.2.3 La réunion du Sous-groupe ATM/AIM/SAR a examiné les ASBUs et les objectifs de performance régionale adoptés par l'APIRG à sa 19^e réunion, ainsi que le lien entre les tâches identifiées par le Sous-groupe pour les modules du Block 1. Il a toutefois été reconnu que même si certains États avaient pris une certaine avance dans la mise en œuvre et seraient capables de mettre en application le Bloc1 en 2018, la plupart des États éprouvent par contre beaucoup de difficultés avec le Bloc O. Le lien du reste des tâches avec les modules du Bloc O des ASBU et les objectifs de performance régionale est présenté à l'**Appendice 6A** au présent rapport.

2.2.4 La réunion a examiné et adopté les indicateurs de performance clé et les objectifs proposés pour la région AFI. Les indicateurs de performance clé et les objectifs proposés seront présentés à la réunion RASG-AFI pour être incorporés et entérinés dans le programme du plan AFI en vue de leur mise en œuvre graduelle. En conséquence, la réunion a entériné la décision suivante :

Décision 20/XX: indicateurs de performance clé AFI, objectifs et surveillance

Il est décidé que :

- a) **les objectifs de performance clé et les objectifs soient adoptés par l'APIRG**
- b) **Le Secrétariat devra présenter les indicateurs de performance clé et les objectifs à la 3^e réunion RASG-AFI et au plan AFI pour être entériné et mises en œuvre progressivement.**
- c) **L'APIRG devra continuer à élaborer des indicateurs de performance clé pour les objectifs de navigation aérienne comme il convient et le secrétariat devra signaler les progrès au comité de coordination des projets d'APIRG**

2.2.5 Le groupe a également examiné la question du suivi de la mise en œuvre de l'ASBU. À cet égard, il a été rappelé que dans de nombreux cas, les éléments des modules ASBU bloc 0 étaient déjà appliqués avant le concept de l'ASBU. Cependant, alors que le statut régional de mise en œuvre peut être identifié à l'égard de certains Modules, pour les nombreux Modules il n'est pas facilement disponible. Les États sont invités à fournir des informations sur l'état d'avancement.

Conclusion 20/XX: Etat de mise en œuvre des modules ASBU bloc 0

Il est conclu que les États sont encouragés à fournir des informations sur l'état de mise en œuvre des modules des ASBU en utilisant des formulaires de compte rendu de la navigation aérienne ou d'autres outils de compte rendu qui peuvent être fournis, au moins deux fois par an.

Résultats des sixième et septième réunions du TAG et suivi des questions découlant du groupe

2.2.6 La réunion a examiné les comptes rendus de situation insatisfaisants (UCR) dans la région et s'inquiète sur la tendance continue, en particulier les incidents de proximité avions (AIRPROX) qui représentent 43 % des 88 UCRs signalée dans l'espace RVSM en 2014. L'on a également noté des lacunes dans les effectifs du contrôle du trafic aérien (ATC), particulièrement dans la formation et les compétences et dans les installations de communication ont énormément contribué au nombre élevé des UCR. La réunion a convenu qu'une attention particulière devrait être accordée à la lutte contre ces facteurs efficacement et en temps utile et a formulée en conséquence la décision suivante :

Décision : Mesures visant à traiter le nombre élevé des comptes rendus de situation insatisfaisants dans la région AFI

Il est décidé que l'APIRG en coordination avec le RASG-AFI, prennent les mesures nécessaires afin d'identifier les mesures spécifiques à prendre par les États, les prestataires de services de navigation aérienne et d'autres intervenants afin de réduire efficacement le nombre élevé des UCRs dans la région AFI, avec une attention particulière aux AIRPROXs conformément aux indicateurs de performance et aux objectifs fixés.

2.2.7 La réunion a noté que le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) a effectué une mission conjointe d'assistance CNS/ATM pour la fourniture des services de navigation aérienne au Nigéria (Abuja/Kano/Lagos) en 2014 pour aider le Nigéria à éliminer les carences identifiées dans les domaines de la navigation aérienne au niveau de la FIR Kano et dans ses FIR adjacentes afin de réduire le nombre des UCRs qui se produisent dans cet espace aérien. La mission a formulé 28 recommandations et a convenu sur un plan d'action comprenant 47 activités découlant des recommandations a été établi, assorti des phases de mise en œuvre à court, moyen et long terme.

La réunion a en outre été informée que le bureau ESAF a effectué des missions d'assistance en Angola en 2014 pour aider le régulateur et fournisseur de services ATS à résoudre les problèmes de sécurité relatifs à l'ATS

2.2.8 La réunion a noté que pour soutenir le développement de la culture de la sécurité, l'Association de Fédération International des Contrôleurs Aérien (IFATCA) avait prévu d'organiser un atelier de culture de sécurité à Nairobi (Kenya) du 3 au 5 février 2016. Les états et les fournisseurs de services de navigation (ANSPs) ont été encouragés à envoyer des participants à l'atelier.

Modification de l'espace aérien dans la FIR Accra

2.2.9 La réunion a noté les problèmes de sécurité relativement à la sectorisation de la FIR Accra, avec la question corrélative de la gestion de l'espace aérien au-dessus du Bénin et du Togo. Le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) a convoqué une réunion des parties concernées du 13 au 15 juillet 2015 à son siège à Dakar (Sénégal) où les questions relatives à l'évaluation de la sécurité et coordination entre la Ghana CAA, la Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) et l'ASECNA) ont été abordées, et qui inclura une évaluation complémentaire portant sur ladite modification d'espace aérien par les usagers.

Compétences dans les services du trafic aérien

2.2.10 La réunion a noté la tenue de la première réunion du Groupe d'étude des compétences ATS (ATSCSG) à Nairobi, Kenya, les 22 et 23 juillet 2014 qui inclus des mesures à prendre pour mener à bien son travail, notamment la conduite d'enquêtes pour la collecte d'informations.

Élaboration et promulgation de plans de mesures d'urgence (CP)

2.2.11 La réunion a noté que le Secrétariat a organisé un Atelier sur les régions d'informations de vol (FIRs) et l'élaboration de plans de mesures d'urgence régionaux et la coordination de la mise en œuvre pour les FIRs de l'Afrique australe et les Etats concernés à Gaborone, Botswana du 25 au 27 août 2015 en réponse aux résultats du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) qui a relevé une grave carence concernant la Norme 2.30 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago relative aux plans de secours (CP). Le protocole questionnaire (PQ) relatif à cette Norme était satisfaisant dans moins de 24% des États AFI. Un second atelier sera organisé en décembre 2015 à Nairobi (Kenya) et comprendra les FIRs qui n'étaient pas en mesure de participer à l'événement de Gaborone. Un atelier similaire sera organisé pour couvrir les Etats et les FIRs de la région WACAF et à cet égard, le groupe a remercié le Nigeria pour son offre d'accueillir l'atelier en 2016.

Normes de séparation ATS

2.2.12 La réunion a noté que depuis qu'il a été convenu que la séparation longitudinale de 10 minutes serait mise en œuvre dans la Région en 2003, il y a eu de nombreuses exigences opérationnelles, notamment l'introduction de la PBN, l'augmentation de la couverture de la communication et de la surveillance, la multilatération, le CPDLC/ADS/C, ADS-B, ainsi que d'autres évolutions qui justifient une réduction des minima de séparation dans certaines FIRs afin d'augmenter la capacité de l'espace aérien et pour plus d'efficacité. Par conséquent, il a été jugé nécessaire que l'APIRG élabore un projet visant à harmoniser la revue et pour la mise en œuvre des minima de séparation dans la Région AFI.

Compte rendu et enquête sur les incidents ATS

2.2.13 La réunion a noté que la qualité des comptes rendus d'incidents et des carences dans la région AFI demeure faible. Toutefois, il a été noté que dans des zones où le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a signalé plusieurs incidents en une année, y compris des AIRPROX, là où d'autres compagnies aériennes évoluant dans la même zone n'avaient signalé aucun incident.

2.2.14 La réunion a également noté que la qualité des rapports d'enquête, les recommandations et la suite à donner par les Etats traduisaient un manque de formation. Les progrès lents observés dans

l'instauration d'une " culture juste " continue d'être un facteur critique qui influe négativement sur les comptes rendus d'incidents. Il a été noté également que de nombreux Etats n'ont pas encore mis en place des mécanismes fonctionnels de gestion de la sécurité tels que prévus dans l'Annexe 19 à la Convention de Chicago, et que des efforts doivent continuer d'être dirigés vers des défis spécifiques tels que le faible niveau des incidents ATS et la formation aux enquêtes sur les incidents. En outre, le groupe est convenu que, bien que, conformément aux objectifs cibles d'Abuja, les Etats, qui n'ont pas atteint 60% de mise en œuvre efficace (EI) des systèmes de supervision de la sécurité, ne soient pas obligés de mettre la priorité sur la mise en œuvre du SSP, des progrès dans la mise en œuvre du SMS devraient continuer d'être encouragés.

2.2.14 La réunion a également noté avec satisfaction que la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a offert d'aider la région en matière de formation dans les enquêtes sur les incidents dans le domaine ATS afin de consolider les efforts visant à atténuer les incidents. Le Secrétariat assurera le suivi auprès de la FAA pour cette offre.

Amélioration du réseau des routes ATS

2.2.15 La réunion a noté que l'équipe de travail PRND avait terminé sa principale tâche d'améliorer d'une manière exhaustive le réseau des routes ATS en se servant de la PBN comme facilitateur, et a pu réaliser ce qui suit :

- a) Les longueurs de routes ATS AFI ont été réduites d'environ 4797 milles nautiques, ce qui représente une réduction estimée à 144 millions de tonnes métriques des émissions de CO₂ ;
- b) Cinquante-huit (58) voies/routes iFLEX ont été créées pour permettre d'accéder à la zone de routes aléatoires de l'Océan Indien.

Plans de vol manquants (FPL)

2.2.16 En ce qui concerne les plans de vol manquants, la réunion a noté que même si certains prestataires des services de navigation aérienne ont fait des améliorations encourageantes suite aux initiatives prises, de nombreuses conclusions et recommandations connexes ne sont toujours pas mises en œuvre par les Etats et prestataires des services de navigation aérienne de la région AFI. Il a été également noté que la plupart des problèmes des plans de vol manquants concernent les aspects opérationnels plutôt que des carences en matière d'équipements ou d'infrastructures. Il a par conséquent décidé que d'avantages d'efforts devraient faits par l'intermédiaire d'un mécanisme de la nouvelle structure d'APIRG pour venir à bout de cette nouvelle carence, et également regrouper toutes les conclusions et recommandations d'APIRG formulées depuis longtemps par divers forums pour être mises en œuvre par toutes les parties prenantes.

2.2.17 Le groupe a noté les initiatives prises par l'ASECNA pour réduire la question de « plans de vol manquants ». A cet égard, les questions relatives au « plan de vol manquant » ont été examinées en détail, en tenant compte de son importance pour la sécurité et l'efficacité. Il a été reconnu que tant que les facteurs de causalité étaient techniques aussi bien qu'opérationnelles, la plupart des avantages seraient réalisées en se penchant sur les aspects opérationnels et qui sont liées principalement avec la compétence des déclarants et de personnel de gestion des messages ANSP. La réunion a ainsi décidé de consolider et améliorer les Conclusions APIRG existantes, en soulignant le caractère critique et urgence à mettre en œuvre des mesures efficacement pour adresser la question du plans de vol manquants. À cet égard, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

CONCLUSION 20/XX: RÉDUCTION DES TAUX DES PLANS DES VOL MANQUANTS

Il est conclu que :

- *Les Etats devraient être invités instamment à mettre en œuvre les mesures identifiées par l'APIRG pour résoudre les carences des plans de vols manquants;*
- *L'OACI, les ANSPs et l'IATA devraient continuer à sensibiliser les parties prenantes à l'utilisation d'adresses collectives pour réduire le taux de plans de vols manquants à des niveaux comparables avec d'autres régions du monde.*

Mise en œuvre de l'ADS-C/CPDLC

2.2.18 La réunion a noté que 13 prestataires des services de navigation aérienne (ANSP) de la région AFI avaient mis en œuvre les systèmes ADS-C/CPDLC et 9 étaient à une étape avancée. La réunion a également reconnu la nécessité d'un contrôle de la performance de ces systèmes pour assurer la sécurité et a reconnu des appréhensions bien-fondées des usagers quant à l'incidence éventuelle de la création de la DL/CMRA et a confié l'examen de cette question, inclus des propositions des usagers au Sous-groupe IIM pour le suivi.

2.2.19 La réunion a noté que le Document mondial de la liaison des données opérationnelles (GOLD) a été actualisé et il est convenu de l'entrée en vigueur de ces mises à jour en attendant l'achèvement d'un manuel que l'OACI rédige en ce moment destiné à remplacer le document GOLD. L'Afrique du Sud, gardienne du document GOLD pour la région AFI a été invitée à désigner un autre point focal pour remplacer l'ancien avant le 31 janvier 2016.

(SAR) Recherches et Sauvetage (SAR)

2.2.20 La réunion a constaté qu'il y a eu peu de progrès accomplis dans le domaine SAR et que la conclusion d'accords SAR continue d'être un énorme défi à relever. La réunion a estimé que le format des accords pourrait constituer une partie du problème dépendant des niveaux auxquels les accords devraient être signés et a reconnu le mérite de conclure les accords (pour certains aspects) à un niveau inférieur afin de faciliter la coopération au niveau de l'exploitation, notamment la coordination des initiatives SAR sans ingérence politique. La réunion a observé avec préoccupation la non mise en œuvre des conclusions 19/21 et 19/22 d'APIRG/19 sur les recherches et le sauvetage. En conséquence la Conclusion ci-dessous a été formulée :

Conclusion 20/XX: Recherche et Sauvetage (SAR)

Il est conclu que :

- a) Les Etats soient invités instamment à conclure des accords dans le cadre régional pour faciliter la coopération et l'efficacité opérationnelles ;*
- b) Le Secrétariat devrait assurer le suivi des conclusions 19/21 et 19/22, signaler les progrès réalisés à l'APCC et présenter un rapport d'avancement à APIRG/21.*

Séminaire de familiarisation sur la liaison de données opérationnelles

2.2.21 la réunion a pris note de la convocation d'un séminaire de familiarisation sur la liaison de données opérationnelles à Nairobi, Kenya, du 02 au 06 novembre 2015, animée par l'OACI, en

collaboration avec la Federal Aviation Administration (FAA) et l'association du transport aérien international (IATA). Le séminaire était accueilli par la Kenyan Civil Aviation Authority (KCAA) et a vu la participation de quarante-trois (43) délégués de dix (10) États. L'objectif de ce séminaire est d'appuyer la mise en œuvre de ADS-C et du CPLD-C dans la Région AFI, conformément au Bloc 0 des améliorations par Bloc du Système d'aviation (ASBU) du Plan mondial de navigation aérienne, suite aux observations par le Groupe d'Action Tactique AFI (TAG) d'un certain nombre de compte-rendus de situations non satisfaisantes (UCRs) dans lesquelles des carences dans l'utilisation du CPDLC/ADS-C ont été identifiés comme étant la cause ou le facteur déterminant. Le séminaire a en particulier traité de la nécessité de la formation pour le personnel d'exploitation du CNS/ATM. Le séminaire a reconnu et souligné des formes de coopération au niveau régional devant faire intervenir toutes les parties prenantes (les exploitants, les CSP, les constructeurs d'aéronefs, les fournisseurs d'aéronautique) afin de mieux soutenir cette initiative, la réunion a adopté les conclusions suivantes :

Conclusion 20/XX: Mesures visant à soutenir la mise en œuvre du CPDLC/ADS-C dans la Région AFI

Il est conclu que :

Le secrétariat élabore un projet dans le cadre de l'APIRG sur la mise en œuvre, la planification et l'amélioration continue du CPDLC/ADS-C IPCI ;

Conclusion 20/XX: Mise en œuvre du PBCS et Manuel du Doc. 9869 et Doc.10037

Il est conclu que :

- a) Les États et les prestataires de services de la navigation aérienne (ANSPs) et les usagers prennent les mesures nécessaires pour appliquer les orientations techniques et opérationnelles contenues dans la deuxième Edition du Doc. 9869 (Manuel Communications et Surveillances fondées les performances (PBCS)) et le manuel sur la liaison des données opérationnelles mondiale (DOC 10037) lorsqu'ils seront publiées ;***
- b) Les États et les prestataires de services de la navigation aérienne (ANSPs) qui n'ont pas encore mis en œuvre le CPLDC/ADS-C examinent la performance de leur système en utilisant le manuel du PBCS et prennent des mesures immédiates là où des correctifs sont nécessaires***

Carences dans le domaine de la navigation aérienne

2.2.22 La réunion a noté que les comptes rendus sur les incidents ATS demeuraient un défi et a rappelé qu'à sa 17^{ème} réunion, il était convenu aux termes de la Conclusion 17/100 sur l'élaboration d'un Web AFI de la base de données sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne, afin d'accélérer la création de la base de données AFI sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne (AANDD). Toutefois, le développement de la base de données a été suspendu basée sur la mise en place d'un mécanisme central et de la base de données, qui a ensuite été intégré au système de compte rendu et d'analyse des tendances en matière de sécurité (iSTARS). La réunion a reconnu que les bases de données régionales et centraliser ont servis des objectifs différents et à cet égard, a accepté de reprendre le développement de l'AANDD. En conséquence, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

Conclusion 20/XX : Base de données informatisée AFI sur les carences de navigation aérienne (AANDD)

Il est conclu que :

Pour faciliter l'atteinte des objectifs de compte rendu et d'élimination des carences dans la Région AFI, de demander au Secrétariat des prendre toutes dispositions utiles pour réactiver la base de

données informatisée AFI sur les carences de navigation aérienne (AANDD).

Autres activités de mise en œuvre

2.2.23 *Séminaire AFI sur la Coordination et la Coopération Civile/Militaire* : La réunion a noté qu'un séminaire AFI sur la Coordination et la Coopération Civile/Militaire s'est tenu à L'École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à Niamey, Niger du 26 au 28 mai 2015. Ce séminaire, qui a vu la participation de 105 délégués de 25 États et d'une organisation, a été ouvert par M. Raymond Benjamin, ancien Secrétaire général de l'OACI et a été organisé conformément à une recommandation de la 14ème réunion du Plan AFI, à la suite de la campagne mondiale de coopération civile/militaire recommandée par le Forum mondial sur la gestion du trafic aérien au sujet de la coopération civile/militaire (Montréal, octobre 2009) afin de renforcer l'optimisation de l'espace aérien par le système d'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA). Le groupe a approuvé la conclusion suivante qui remplace la conclusion 19/55 :

Conclusion 20/XX: Coordination et la Coopération Civile/Militaire

Il est conclu que afin de faciliter la Coopération Civile/Militaire les Etats :

- a) envisage l'application des éléments indicatifs de l'OACI, y compris la circulaire 330 et partage ces éléments avec leurs homologues militaires ;***
- b) adopte une approche FUA en établissant les zones interdites réglementées ou dangereuses de telle sorte que celles-ci soit établies temporairement, en tenant compte des besoins de l'aviation civile ;***
- c) établissent un cadre juridique pour appuyer une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires ;***
- d) incorpore l'élément de la coopération civile/militaire dans le programme de formation aussi bien du personnel civile que militaire des services de la circulation aérienne ;***
- e) réexamine constamment l'existence des zones interdites, réglementées ou dangereuses en application de la recommandation 2/21 de LIM/AFI (1988).***

2.2.24 *Sécurité de l'espace aérien du Soudan du sud* : La réunion a examiné longuement les problèmes critiques et persistants de sécurité dans l'espace aériens du Soudan du Sud et pris note des volumes élevés de trafic dans l'espace aérien en particulier à Juba. La réunion a pris acte des interventions de l'OACI et d'autres partenaires internationaux ainsi que le soutien continu fourni à cet Etat, en particulier les missions d'assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Le groupe a demandé à l'OACI de poursuivre ses efforts et d'aider cet Etat jusqu'à ce que les problèmes de sécurité soient adéquatement résolus. En conséquence, la réunion a approuvé la conclusion suivante :

Conclusion 20/XX Résolution des problèmes de sécurité dans l'espace aérien au-dessus du Soudan du sud

Il est conclu que :

- a) le Soudan du Sud soit invité à prendre de toute urgence les mesures nécessaires pour remédier aux problèmes de sécurité identifiés par les usagers et l'OACI;***
- b) Que l'OACI poursuive ses contacts avec le Soudan du sud afin de rendre plus efficace l'assistance fournie; et***
- c) Qu'il soit instamment demandé aux Etats et organisations partenaires du Soudan du sud qui apportent un appui à cet Etat dans les domaines de l'aviation civile de travailler en étroite collaboration avec l'OACI afin de consolider les synergies pour résoudre les problèmes de sécurité.***

Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN)

2.2.24 On discussing progress regarding the implementation of PBN, the Group expressed concern on status of implementation in the Region, which was below 50 percent of the implementation targets established in Resolution A37-11. With regard to the development of national PBN implementation plans, the meeting noted that the number of States that had submitted copies of the plan during the ATM/AIM/SAR SG/14 in May 2015 was below 20, but this number had since risen to 31. The meeting acknowledged the positive trend, however, added that more concerted effort should be taken to increase the overall rate of implementation.

2.2.25 En ce qui concerne la qualité des plans nationaux, il a été noté que beaucoup des plans soumis à l'OACI n'étaient pas évalués par le Secrétariat comme étant « forte ». Les Etats étaient encouragés à demander de l'assistance à l'AFPP et l'OACI, le cas échéant, dans le but d'améliorer la qualité et les éléments de leurs plans nationaux de mise en œuvre PBN à un niveau qui pourrait efficacement soutenir la mise œuvre systématique. En outre, les Etats étaient invités à élaborer les concepts PBN de l'espace aérien qui facilitera leurs ANSP d'améliorer la mise en œuvre méthodique des modules de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), tels que le B0-CCO et le B0-CDO qui sont activés par la PBN.

2.2.26 The Group reviewed the Regional PBN Implementation Plan and requested the Secretariat to update and align the target implementation dates with ASBU Block timelines, taking into consideration recommendations of AFI Plan Steering Committee with respect to the regional target dates. The Group also recognized a proposal to insert the words "where practical" with respect to the expansion of the implementation of RNP APCH beyond the minimum locations called for in A37-11, to be included in the amended Regional PBN Implementation Plan.

Les contributions des parties prenantes dans la mise en œuvre du PBN

2.2.27 Le groupe a noté avec soucis que, bien que le Programme africain de procédures de vol (AFPP) a été lancé avec succès en 2014 et est opérationnel, l'engagement des Etats est trop bas. Le sous-groupe a reconnu le rôle de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) dans l'aide à apporter aux Etats pour la mise en œuvre de la PBN par le biais de mécanismes tels que les séminaires et les ateliers. Le sous-groupe a souligné l'importance des efforts coordonnés de toutes les parties prenantes dans la mise en œuvre de la PBN, au moyen d'un document stratégique.

2.2.28 La réunion a été informé de l'établissement et des activités de l'AFPP rappelant que ses activités étaient essentielles comme indique par la réunion de l'AFI RAN/08 en 2008, pour atteindre les objectifs fixés dans la résolution A37-11 de l'Assemblée Générale et mis à jour dans le cadre de l'APIRG. La réunion a de plus note la nécessité d'accroître la contribution de manière à pourvoir l'AFPP de ressources suffisantes pour ses actions. A cet effet, la réunion prie instamment les Etats africains et les Organisations internationales de mettre à disposition du personnel avec les compétences requises par l'AFPP, et de payer leurs contributions financières à l'AFPP dans les temps.

Conclusion 20/XX: Mise en œuvre de la PBN dans la région AFI

Il est conclu:

- a) **Le plan de mise en œuvre régional de la PBN soit mise à jour sur la base de**

chronogramme de blocs des ASBU

- b) **Le plan actualisé soit soumis au comité de coordination des projets AFI (APCC) pour être entériné au nom de l'APIRG et transmis aux Etats pour guider la mise œuvre**

DECISION 20/XX: STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE REGIONALE DE LA NAVIGATION FONDEE SUR LES PERFORMANCES (PBN)

Il est décidé que, en tenant compte du faible état de mise en œuvre de la PBN par rapport aux objectifs mondiaux, il soit demandé à l'OACI d'élaborer une stratégie de mise en œuvre régionale de la PBN comportant des stratégies appropriées pour faciliter les efforts coordonnés des parties prenantes, notamment les Etats, l'OACI, la CAFAC et les usagers de l'espace aérien, pour renforcer l'efficacité de leur soutien collectif à la mise en œuvre.

CONCLUSION 20/XX: OPTIMISATION DES FONCTIONS DU PROGRAMME AFRICAIN DE PROCEDURES DE VOL (AFPP)

Il est conclu que, afin d'atteindre les avantages optimaux offerts par l'AFPP et de soutenir efficacement les progrès de la mise en œuvre de la PBN dans la région:

- a) **les Etats africains soient invités urgemment à contacter l'AFPP pour établir comment ils pourraient mieux participer au programme et tirer profit de son établissement;**
- b) **l'AFPP engage des efforts concertés pour fournir des renseignements et sensibiliser les Etats à tirer profit de son établissement ainsi que de ses fonctions et services.**

CONCLUSION 20/XX: support du Programme africain de procédure de vol

Il est conclu qu'afin de fournir des ressources à l'AFPP pour exécuter son mandat:

- a) **Les Etats africains sont priés instamment de mettre à disposition du personnel qualifié auprès de l'AFPP, et**
- b) **Les Etats membres de l'AFPP sont priés instamment de payer leurs contributions financières dans les temps en debut d'année ou comme entendu avec l'AFPP**

2.3 Agence régionale de surveillance AFI (ARMA)

2.3.1 La réunion a rappelé les principales fonctions que l'ARMA est censée exercer conformément aux dispositions du Doc 9574 et au Manuel RMA AFI et a noté que les États qui figurent au tableau ci-dessous ont été inclus dans la base des données comme les données répondaient à la norme minimale fixée par l'OACI pour diffusion. Il a été recommandé que tous les États (autorités chargées de la réglementation), les exploitants des aéronefs et les prestataires des services de la navigation aérienne consultent régulièrement ce tableau pour s'assurer que les données sont exactes et envoient les amendements nécessaires à l'ARMA, selon le cas. À ce jour, la liste des approbations RVSM AFI peut être consultée sur le site web de l'ARMA comme suit : www.atns.co.za/afi-rvsm

Table 1

Algérie (tout)	Djibouti (à préciser)	Mali (tout)	Seychelles (tout)
Angola (tout)	Érythrée (All)	Maurice (tout)	Sénégal (tout)
Botswana (tout)	Ethiopie (tout)	Mozambique (tout)	Soudan (tout)
Burkina Faso(tout)	Gabon (tout)	Namibia (tout)	Swaziland (tout)
Cameroun (tout)	Gambie (tout)	Niger (tout)	Togo (tout)
Cap Vert (tout)	Ghana (tout)	Nigéria (tout)	Ouganda (tout)
Tchad (tout)	Kenya (tout)	La Réunion (tout)	Zambie (tout)
Congo (tout)	Libye (à préciser)	Afrique du sud (tout)	Zimbabwe (tout)
Côte d'Ivoire (tout)	Madagascar (tout)	Rwanda (tout)	
RDC (Limité)	Malawi (tout)	Sao Tome (à préciser)	

2.3.2 *Enquête sur les homologations des opérations RVSM..* La réunion a examiné les résultats de l'enquête réalisée sur les aéronefs relative à l'approbation des opérations RVSM en décembre 2014 et a été noté que l'ARMA n'a pas pu mener les enquêtes par plans de vol en raison d'un accès limité à ces informations. C'est ainsi que les enquêtes ont été conduites en analysant les données du courant de trafic de l'évaluation de sécurité RVSM par FIR et des plans de vol des centres de contrôle régional (ACC). Trente (30) FIRs AFI ont nommément été contrôlées mais seulement 20 FIR ont été évaluées, soit 4 FIR de moins que dans l'enquête de 2013

2.3.3 Il a été également noté que 64 367 vols ont été évalués et que l'on a trouvé que 10 aéronefs n'avaient pas d'approbation RVSM, une réduction de 204 aéronefs de moins que dans l'évaluation de 2013. Toutefois, les 10 aéronefs ont effectué des vols multiples dans l'espace aérien RVSM AFI en décembre 2014 et étaient ainsi exploités sans avoir une approbation RVSM de l'État, ce qui exposait l'espace aérien à un grand risque. La réunion a rappelé que toutes les FIRs sont tenues de soumettre les données de trafic en bonne et due forme afin que l'évaluation puisse bien inclure toutes les FIRs.

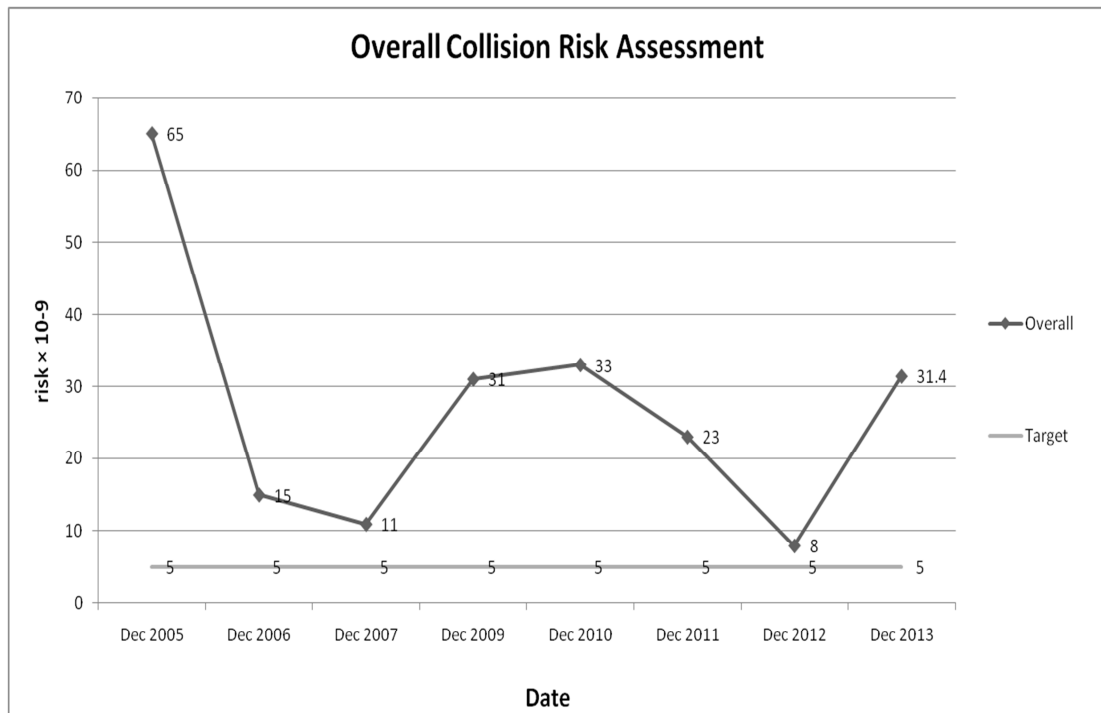
2.3.4 *Surveillance de la performance du maintien de l'altitude :* Il a été noté que l'ARMA doit surveiller 575 aéronefs. Sur ce nombre, 224 aéronefs doivent encore être surveillés, ce qui représente 38 % comparés au 48 % de l'évaluation de 2013. On a observé une réticence de la part de certaines autorités réglementaires (CAA) à se conformer aux dispositions de l'Annexe 6. C'est ainsi qu'il a instamment été demandé au CAA de veiller à la conformité avec les normes de l'Annexe 6 et de coopérer avec l'ARMA, étant donné que toute non-conformité peut entraîner des désagréments induits à l'exploitation, tel qu'un retrait des approbations RVSM aux aéronefs.

2.3.5 La réunion a convenu que l'accent devrait être placé sur les défaillances de coordination ATM et l'absence de séparation aux points d'intersection qui présentait un risque pour le système RVSM.

2.3.6 La réunion a demandé que les États identifiés comme ayant des carences dans les données d'évaluation de la sécurité RVSM, liste des carences de surveillance d'altitude RVSM et liste des carences en matière d'approbation RVSM) à cette note de travail, s'assurent que toutes les dispositions sont prises pour que les mesures correctives soient identifiées et effectivement mises en œuvre sans délai et fournissent à l'ARMA les informations à jour sur l'élimination des carences, selon le cas. La réunion a également noté que les attributions RVSM de la Libye et du Soudan ont été transférées à la MIDRMA, conformément à la Recommandation 6/1 de la 12^{ème} Conférence de navigation aérienne.

Évaluation du risque de collision RVSM AFI

2.3.7 La réunion a noté que l'estimation du risque de collision verticale technique a été une fois de plus calculée comme étant inférieure au niveau convenu par rapport au TLS vertical technique de 2.5×10^{-9} d'accident fatal par heure de vol. Les deux principales composantes qui influent sur le risque de collision verticale totale sont le risque provenant des niveaux de vol traversés sans autorisation ATC et ceux découlant des vols n'évoluant pas dans le bon niveau de vol. La réunion se fait rappeler que le TCAS n'est pas un outil de séparation pour le RVSM.



2.3.8 La réunion a noté que 65 % du temps de vol dans l'espace aérien AFI RVSM s'effectuerait avec la navigation GNSS et le reste des 35 % avec la navigation VOR/DME. Le risque d'effet d'atténuation des compensations SLOP n'a pas été suffisamment intégré afin de déterminer dans les avantages de la sécurité.

2.3.9 La réunion a constaté que la CRA est une indication des réussites, échecs, erreurs et des mesures correctives qui s'imposent. et les mesures correctives qui sont nécessaires et a convenu que la vigilance continue de RVSM devrait être incorporée dans tous les éléments du système RVSM .

La réunion a reconnu la nécessité de prendre des efforts concertés pour rectifier les lacunes dans les opérations RVSM AFI et en conséquence mis d'accord sur les Conclusions suivantes :

Mesures globales pour améliorer les niveaux de sécurité de RVSM dans la région AFI

Il est conclu que : afin de répondre efficacement et durablement aux niveaux de sécurité RVSM dans la région AFI, les États AFI prioritisés la mise en œuvre effective des mesures suivantes :

- a) (SLOP), notant les avantages de sécurité même où la surveillance a été mis en place,
- b) S'assurer une évaluation de sécurité adéquate, avec une attention particulière aux points de passage, avant de la mise en œuvre de nouvelles routes ATS
- c) prendre les mesures nécessaires pour améliorer les rapports et les enquêtes d'incidents
- d) donner la priorité à la mise en œuvre de l'AIDC/OLDI pour réduire les échecs de coordination entre des FIRs
- e) donner la priorité à la mise en œuvre des mesures identifiées dans le cadre de l'APIRG pour réduire les tarifs du plans de vol manquants
- f) Les responsables de la réglementation à appliquer strictement les SARP et des dispositions réglementaires relatives aux opérations et approbations RVSM

Conclusion 20/XX: Mise En Œuvre De SLOP

Il est conclu que, les États AFI :

- a) qui ne le n'ont pas déjà fait, prendre les mesures nécessaires d'urgence pour assurer la mise en œuvre de SLOP conformément aux dispositions en PANS-ATM Doc 4444 Chapitre16 et 331 circulaire de l'OACI ; et
- b) sollicite l'assistance de l'OACI ou l'ARMA comme nécessaire pour s'assurer que les dispositions de publication sont en accord avec les dispositions pertinentes de l'OACI

2.4 Communications, Navigation et Surveillance (CNS)

2.4.1 Services de Communication Fixe et Mobile aéronautique

Mise en œuvre et performance du Service Fixe the Aéronautique (SFA)

2.4.1.1 En examinant l'état de mise en œuvre du plan AFI, la réunion a noté les efforts déployés par les États africains pour se conformer au plan de mise en œuvre des circuits ATS/DS AFI avec des améliorations significatives, notamment pour ce qui concerne la mise en œuvre des réseaux des télécommunications aéronautiques par satellite.

2.4.1.2 La réunion a identifié les carences des circuits ATS/DS signalées dans la région au regard des normes et pratiques internationales recommandées et des exigences du plan AFI de navigation aérienne. L'on a observé que dans le cadre des applications ATN sol-sol, la technologie émergente basée sur l'IP est en voie de parvenir au stade de maturité; les essais voix sur IP (VoIP) ont été effectués avec succès dans les régions voisines AFI.

2.4.1.3 Afin d'améliorer la disponibilité et la qualité de service, la réunion AFI se doit de mettre en œuvre la Conclusion 19/25 de la 19ème réunion d'APIRG, qui invite les États à considérer VoIP comme une alternative aux actuels circuits ATS/DS point à point, en ayant à l'esprit les lignes directrices pour la mise en œuvre de VoIP en tant qu'application au sol de l'ATN visées dans le manuel de l'OACI pour l'ATN utilisant les normes et protocoles IPS (Doc 9896) Partie III, Section éléments indicatifs.

2.4.1.4 La réunion a aussi examiné l'état de mise en œuvre du RSFTA, a identifié ses carences et a encouragé les États et les organisations à prendre toutes dispositions utiles pour rétablir la performance des services fixes (ATS/DS-RSFTA) relativement aux carences identifiées. Le projet de Conclusion ci-après a été formulé :

Conclusion 20/XX: RESTAURATION DES PERFORMANCES DES CIRCUITS DU SFA

Il est conclu:

Que les administrations et organisations concernées veillent à rétablir de toute urgence la performance des circuits des services fixes aéronautiques (ATS/DS et RSFTA).

2.4.1.5 La réunion a examiné le travail effectué par l'Équipe de travail sur le système de traitement des messages ATS (AMHS/TF). À cet égard, la réunion a examiné la planification et la mise en œuvre des activités par les États AFI et a noté les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'AMHS dans la région AFI. La réunion a marqué sa satisfaction quant au projet de Manuel de l'AMS AFI ainsi que le manuel AMHS AFI et les guides des tests d'infrastructure IP élaboré par le Groupe d'étude.

La Décision ci-après a été formulé :

DÉCISION 20/XX : ADOPTION DU MANUEL DE MISE EN ŒUVRE DE L'AMHS ET DES LIGNES DIRECTRICES POUR LES TESTS IP

Il est conclu que :

Le manuel AFI de mise en œuvre de l'AMHS et les Lignes directrices pour les Tests IP sont adoptés tels que annexés en Appendice XXX.

2.4.1.6 Il a été rapporté que des essais ont été effectués dans la région AFI, en particulier par ATNS (Afrique du Sud) et l'ASECNA. Il a été convenu que les États/organisations révisent leur plan de mise en œuvre de l'AMHS et concluent des Mémoires d'Entente (MoU) pour l'interconnexion des systèmes AMHS et en informent le Secrétariat pour l'actualisation du tableau AFI de mise en œuvre de l'AMHS. Le projet de conclusion ci-après a été formulé:

CONCLUSION 20/XX : MISE EN ŒUVRE DE L'AMHS

Il est conclu :

Que les Etats/organisations établissent des plans de mise en œuvre de l'AMHS et concluent des mémorandums d'entente (MoU) pour l'interconnexion des systèmes AMS et qu'elles informent le Secrétariat en vue de l'actualisation du tableau de mise en œuvre de l'AMHS AFI.

2.4.1.7 Il a été porté à la connaissance de la réunion que lors des essais l'on a noté une limitation de la vitesse de circuits sol-sol actuels. C'est ainsi qu'il a été convenu de renforcer l'ossature VSAT pour soutenir l'interconnexion et l'exploitation de l'AMHS. Le projet de conclusion suivante a été formulé :

CONCLUSION 20/XX: RENFORCEMENT DE L'OSSATURE VSAT POUR SOUTENIR L'INTERCONNEXION ET L'EXPLOITATION DE L'AMHS

Il est conclu:

Que sur la base des résultats des essais effectués par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ATNS, ASECNA), l'actuelle ossature des communications sol-sol basées sur les VSAT soit renforcée afin de soutenir l'interconnexion et l'exploitation de l'AMHS.

Mise en œuvre et performance du service mobile aéronautique (SMA)

2.4.1.8 La réunion a examiné les questions relative au service mobile aéronautique et a rappelé la Recommandation **6/20** de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne tenue à Durban (Afrique du Sud), du 24 au 29 novembre 2008, qui demande aux États et aux prestataires des services de navigation aérienne d'utiliser la haute fréquence (HF) pour les communications air-sol en vue d'élaborer des procédures pour la sélection des fréquences opérationnelles qui tiennent compte des prévisions de propagation ionosphérique afin d'améliorer les communications analogiques HF dans la région AFI. Même si certains fournisseurs de services de navigation aérienne tels que l'ASECNA ont indiqué avoir acquis un logiciel pour les prévisions de propagations HF, la réunion a noté que la mise en œuvre de cette recommandation marquait le pas.

2.4.1.9 La réunion a en outre noté que la liaison des données par HF (**HF DL**) a été identifiée par le plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (**GANP- Doc. 9750, 4ème édition**) comme étant une technologie en mesure de fournir des communications air-sol bidirectionnelles plus fiables. Toutefois, en région AFI, la mise en œuvre de liaisons de données HF pour les communications air/sol n'est pas formellement prévue même si la région AFI possède de vastes espaces aériens continentaux océaniques et éloignés. La réunion est convenue qu'il serait souhaitable d'envisager l'introduction d'une liaison de données HF dans la région AFI en guise de composante d'une sous- infrastructure devant soutenir les applications ATN sol-air. Cette mise en œuvre serait fondée sur les dispositions du plan de navigation aérienne de l'OACI dans le cadre du concept et de la méthodologie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI et devrait tenir compte notamment:

- a) Des caractéristiques du trafic (*volume, courant de trafic, profils, croissance*) au sein des zones homogènes d'acheminement AFI (A-R);
- b) Contraintes (PBN);
- c) Parc aérien (actuel et tendance)
- d) Analyse/coûts-rentabilité.

Que le groupe d'étude ad hoc comprenant les organisations et les États ci-après: Cap Vert, Ghana, ASECNA, Afrique du Sud et Seychelles établis dans le cadre du projet ADSC/CPDLC D'APIRG rendent compte des progrès enregistrés à APIRG/21.

2.4.2 Système de Navigation conventionnel et système mondial de Navigation par satellite

Mise en œuvre et performance du service de radionavigation conventionnel (ARNS)

2.4.2.1 La réunion a examiné l'état de mise en œuvre du service de radionavigation (ARNS), a identifié les carences et proposé des mesures correctives. Le tableau actualisé de mise en œuvre est en **Appendice** à la présente note de travail

Mise en œuvre et performance du système mondial de navigation aéronautique par satellite (GNSS) pour le service de radionavigation aéronautique (ARNS)

2.4.2.2 La réunion a examiné l'état de mise en œuvre du GNSS au regard de la stratégie GNSS AFI et a noté que l'analyse coût/avantage et d'impact sur le GNSS/SBA AFI demandée par la 17^{ème} réunion d'APIRG (**Conclusion 17/29**), la 18^{ème} réunion d'APIRG (**Conclusion 18/33**) et la 19^{ème} réunion d'APIRG, (**Conclusion 19/29**) n'a pas été menée, faute de financement.

2.4.2.3 La réunion a reçu des informations sur les essais effectués par des fournisseurs de services de navigation aérienne, notamment l'ASECNA sur la mise en œuvre du GBAS. À cet égard, l'ASECNA a également précisé à la réunion que des essais portant sur la collecte des données du GBAS à Dakar ont été menés en partenariat avec Pildo/AENA.

2.4.2.4 L'ASECNA a en outre fait part à la réunion de la manière dont elle a assuré la mise en œuvre de la **Conclusion 19/28**, qui demande aux États d'évaluer et d'atténuer les vulnérabilités du GNSS dans l'espace aérien, des interférences intentionnelles et non intentionnelles, la scintillation ionosphérique en zone équatoriale et d'autres vulnérabilités qui pourraient être identifiées. À cet égard, il a été communiqué à la réunion les résultats des études sur l'incidence de l'ionosphère en zone équatoriale menées par l'ASECNA en partenariat avec Thales Alenia Space et le CNES France. La réunion a marqué sa satisfaction pour cette initiative et a encouragé les États et les Administrations à persévérer dans leurs efforts pour ce qui est des études et essais sur le GNSS et à partager les résultats avec les membres d'APIRG. Le projet de Conclusion ci-après a été formulé :

Conclusion 20/XX: Partage des résultats des études sur le GNSS

Il est conclu :

Que :

- a) les États et les organisations qui ne l'ont pas encore fait veillent à mener des études et des essais sur le GNSS et à partager ainsi leurs résultats pour informer de l'impact à atteindre conformément à la conclusion 19/29 d'APIRG.*
- b) Les bureaux régionaux facilitent la recherche de financement d'une étude d'impact liée à la mise en œuvre du GNSS/SBAS dans la région AFI.*

2.4.3 Systèmes de Surveillance Aéronautiques

2.4.3.1 La sixième réunion du sous-groupe CNS/SG a examiné l'état de mise en œuvre de la surveillance aéronautique et a noté les progrès accomplis par les États AFI dans ce domaine. Le Secrétariat a fourni à la réunion la couverture de surveillance de la portion Ouest de la région AFI telle que présentée en Appendice 1 à cette note de travail.

2.4.3.2 Par conséquent, la réunion a reconnu l'opportunité offerte pour assurer une continuité de surveillance dans cette portion en vue d'améliorer la surveillance destinée à soutenir une fourniture efficace de la gestion du trafic aérien dans cette zone. Le projet de conclusion ci-après a été formulé :

Conclusion 20/XX: Interconnexion des systèmes de surveillance

Il est conclu :

Que les États veillent à assurer l'interconnexion de leurs systèmes de surveillance afin de renforcer la capacité de surveillance le long des zones d'acheminement et de fournir un service de surveillance sans discontinuité.

2.4.3.3 Le Secrétariat a informé la réunion sur la mise en œuvre en cours des stations SSR Mode S et a souligné les difficultés rencontrées dans l'assignation de code d'Indicateur d'Interrogateur et (II) en raison de l'absence de coordonnées des stations SSR Mode S. La réunion a été informée de l'élaboration en cours d'un logiciel destiné à faciliter l'automatisation de cette assignation de codes.

2.4.3.4 Afin de prévenir des conflits dans l'exploitation de SSR Mode S, dans les espaces de couverture de chevauchement, l'assignation de codes SSR Mode S II a besoin d'être coordonnée à l'échelle régionale. Le projet de conclusion suivant a été formulé :

Conclusion 20/XX: Assignation de codes indicatifs (II) INTERROGATEURS SSR Mode S

Il est conclu ;

Que pour prévenir des conflits dans l'exploitation de SSR Mode S dans les espaces aériens qui se chevauchent :

- 1) Les Etats/organisations doivent envoyer au Secrétariat au plus tard le 31 décembre 2015, les coordonnées de leurs stations SSR Mode S et saisissent leur bureau régional de l'OACI compétent pour l'assignation de codes interrogateurs indicatifs II SSR Mode S;**
- 2) Que l'OACI finalise la base de données et le logiciel pour l'assignation de codes indicatif II interrogateur SSR Mode S.**

2.4.3.5 La réunion a accueilli avec satisfaction le projet de critères de planification de l'assignation de code AFI II présenté par le Secrétariat. À cet égard il a été convenu que ce projet devrait être finalisé par une procédure régionale pour l'assignation de code II et soumis à l'approbation de la vingtième réunion d'APIRG. Le projet de critères de code II AFI et le Manuel d'assignation de codes AFI sont présentés aux Appendices 1 et 2 à cette note de travail. Le projet de décision suivant a été formulé:

Décision 20/XX: Adoption des critères et procédures de planification d'assignation de codes interrogateurs identificatifs (II) dans la région AFI

Il est conclu que ;

Les projets de critères et la procédure AFI de planification d'assignation de codes II sont adoptés par APIRG tels que présentés en **Appendice XXX.**

2.4.3.6 Pour une application des critères de planification à l'échelon régional, il faudrait que ce besoin soit intégré au plan régional de navigation aérienne. Cela pourrait s'opérer comme suit dans le plan régional AFI de navigation aérienne (FASID), la section traitant de la surveillance aéronautique voir (re. Doc 7474, première édition, 2001, Partie IV) de la section traitant de la surveillance aéronautique peut être amendée pour inclure les dispositions suivantes:

A1 Les principes et les critères servant à la coordination internationale à l'assignation de code SSR Mode S II figurant à l'Appendice YY (Appendice Partie IV du document 7474, Volume II).

A2 Inclure un nouvel appendice YY, les critères détaillés de planification pour le code II tel qu'il apparaît en appendice à la présente note de travail.

A3 Les assignations reconnues internationalement de code SSR Mode S II doivent être publiées séparément à partir du FASID pour la région AFI. Une façon de procéder, c'est de les publier à partir du site web pertinent de l'OACI sous forme de tableaux SSR Mode S codes II.

2.4.4 Spectre de Fréquences Aeronautiques

Action de coordination dans la cadre du Groupe AFI de Gestion des Fréquences (AFI/FMG) et protection de la bande C des VSATs.

2.4.4.1 La réunion a examiné le statut de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion CNS/SG/5 tenue à Nairobi, Kenya du 16 au 19 septembre 2013 et approuvées par la 19ème réunion d' APIRG, Dakar, Sénégal, 28-31 Octobre 2013.

2.4.4.2 Le Secrétariat a présenté à la réunion les actions entreprises pour coordonner la présence de la communauté de l'Aviation Civile AFI aux première et troisième réunions préparatoires de l'Union Africaine des Télécommunications (ATU) tenues respectivement à Dakar, Sénégal du 18 au 20 mars 2013 et à Abuja, Nigeria du 26 au 30 janvier 2015.

2.4.4.3 Pendant ces réunions les vues de l'OACI étaient présentées sur la base du désir de s'assurer que le Règlement des radiocommunications de l'UIT ne seront pas en conflit avec les Normes et Pratiques Recommandées d l'OACI, permettant l'avancement de l'innovation technologique pour maintenir et améliorer la sécurité du système mondial de transport aérien ainsi que pour augmenter l'efficacité de l'utilisation du spectre.

2.4.4.3.1 La position de l'OACI sur les points d'ordre du jour de la CMR-15 importance particulière à l'aviation civile (1.1; 1.5; 1.17 and 9.1.5) a été présentée en détail et les vues spécifiques de l'OACI sur les divers autres point d'ordre du jour enregistrées sous chaque point en particulier les points d'ordre du jour 1.4; 1.6; 1.7; 1.10; 1.11; 1.12; 1.16; 4; 8; 9.1.1; 9.1.6 and 10.

2.4.4.3.2 ASECNA, le Rapporteur du Groupe AFI de Gestion des Fréquences (AFI/FMG) a rapport sur les actions de coordination entreprise vers les parties prenantes pour obtenir le soutien à la position de l'OACI en particulier la protection de la bande C utilisé par les réseaux AFI basés sur les VSATs.

2.4.4.3.3 Le Secrétariat a informé la réunion sur la 4eme réunion préparatoire convoqué par l'UAT à Nairobi, Kenya du 20 au 24 Juillet 2015 et encouragé fortement les Etats à y participer ainsi qu'aux réunions préparatoires nationales et subrégionales à la CEDEA et à, la SADC.

Résultats de la Conférence Mondiale des Radiocommunication (CMR-15)

2.4.4.4 La Conférence Mondiale des Radiocommunications de l'ITU (CMR-15) a été tenue dans le Centre International de Conférence de Genève (CICG) du 2 au 27 novembre 2015. La Conférence a vu la participation de près de 4100 participants contre 3200 pour la dernière conférence montrant une augmentation du regain d'intérêt et de pression.

2.4.4.5 La présence de l'OACI a été assurée pendant tout le temps de la Conférence par deux Experts techniques du siège de l'OACI. Ils ont été assistés par l'Expert Regional CNS du Bureau WACAF (Dakar) pendant les deux premières semaines et par l'Expert Régional CNS ESAF (Nairobi) pendant la troisième semaine.

2.4.4.6 En plus des actions de coordination diverses entreprises par le Secrétariat en accord avec des parties prenantes pendant les activités préparatoires, la communauté de l'aviation a tissé des stratégies à Genève pour avoir un soutien de la position de l'OACI conduisant à 100% le succès dans la promotion/défense de la Position de l'OACI. Le focus a été axé sur des délégués africains de l'aviation civile inclus dans la délégation nationale

2.4.4.7 Sous le point 1.17 de l'ordre du jour de la Conférence traitant des Intra-communications d'Avionique Sans fil (WAIC), la bande 4200-4400MHZ a été allouée à ce service.

2.4.4.8 Le point 1.5 de l'ordre du jour de la conférence a été soumis à la discussions intenses et longues. Le développement d'une allocation de spectre pour des liens CNPC de l'UAS (liens C2 des RPAS) utilisant le SFS est provisoire et entrera en vigueur en 2023, à condition que l'OACI réussisse à développer les SARPS sur l'utilisation des conditions décrites dans la Résolution ITU associée à l'allocation. Cependant la partie importante est que cette Résolution donne au panel RPAS le matériel adéquat nécessaire pour le développement de SARPS pour le lien de C2. Ceci s'est avéré être une question très dispersive parmi certains de nos collègues de l'aviation civils pendant les débats de la CMR, cependant le résultat final est dans le bon alignement avec la position de l'OACI

2.4.4.9 Dans le point d'Ordre du jour 1.1 traitant entre autres des fréquences aéronautiques (**Annexe 1**) aucun changement de leur allocation au profit des IMTS n'a été obtenu.

2.4.4.10 Sous le point d'ordre du jour traitant du Suivi Mondial des Vol (GFT) l'allocation de la bande 1090MHZ dans la direction Terre Espace pour l'opération de l'ADS-B en soutien au GFT est devenue une réalité. Comme suite au GFT, un point d'ordre du jour de la CMR-19 a été introduit pour faciliter le développement du Système Mondial de Détresse et de Sécurité de l'Aviation (GADSS).

2.4.4.11 Le point d'ordre du jour 9.1.5 lié à la protection de la Bande C a conduit à la révision de la Résolution 154 WRC-15 (**Annexe 2**) pour assurer l'opération sûre de la Bande C des VSATs. Auparavant et pendant cette Conférence, les difficultés rencontrées dans la coordination pour avoir le soutien des États AFI ont donné la leçon sur une nécessité de renforcer la coordination entre les parties prenantes en particulier pour la protection de la Bande C. Sur cette base les conclusions suivantes sont formulées :

Conclusion 20/XX: Soutien à la position de l'OACI

Il est conclu qu'en accord avec les Actes Finaux de la CMR-15,

- a) **Les Etats/Organisations continuent de soutenir la position de l'OACI pour la CMR en particulier pour des point d'ordre du jour de haute importance pour une exploitation sécurisée par l'aéronef, en participant aux réunions nationales et sous régionales préparatoires aux réunions de la CMR;**
- b) **Le Secrétariat renforce la coordination des initiatives visant à assurer l'alignement de leur position nationale avec la position de l'OACI pour la CMR-19**

Conclusion 20/XX: Protection du spectre de la bande C

Il est conclu que :

En accord avec la Résolution 154 (Rev WRC-15), les Etats/Organisations prennent les mesures appropriées visant à assurer la protection de la bande C satellite utilisée par les réseaux VSAT AFI:

- a) **Enregistrement des fréquences VSAT dans le registre de l'Etat tenu par les autorités nationales de régulations de télécommunication et ;**
- b) **Suivi avec les autorités concernées pour enregistrer plus tard les fréquences dans le Registre international Principal de Fréquence de l'OACI (MIFR)**

2.4.5 Mise en œuvre des Recommandation de la réunion SP AFI/RAN meeting relatives aux CNS

La réunion a été informée par le Secrétariat sur l'état de mise en œuvre des Recommandations de la réunion spéciale RAN/AFI relatives aux CNS

2.4.5.1 Pour la mise en œuvre de la Recommandation 6/18 de SP AFI/RAN il a été noté que l'Audit du réseau AFISNET a été conduit avec succès et les résultats présentés au directoire du SNMC le 16 Octobre 2015. Les carences ont été identifiées et un Plan d'Action pour la modernisation du réseau est en cours d'élaboration.

2.4.5.2 Pour la mise en œuvre de la Recommandation 6/19 de SP AFI/RAN le Secrétariat a informé la réunion sur la tenue régulière des Comités de Gestion des réseaux VSATs entrant dans le champ des activités CNS de la Région AFI. La réunion a noté que les réunions SNMC (AFISNET), CNSMC (CAFSAT) et les réunions de coordination des réseaux NAFISAT et SADC 2 se tiennent régulièrement.

2.4.5.3 Pour la mise en œuvre de la recommandation 6/19 de la SP AFI/RAN, le Secrétariat a informé la réunion de la tenue régulière des réunions des comités des réseaux VSAT de la région AFI pour les activités CNS régionales. La réunion a noté que la SNMC (AFISNET) la CNMC (CAFSAT) et la NAFISAT et la SADEC2 tiennent régulièrement des réunions de coordination.

2.4.6 Questions Générales CNS

2.4.6 .1 Renforcement des capacités du personnel AFI CNS

La réunion a pris note des débats menés par le sous-groupe CNS sur les questions relatives au renforcement des capacités du personnel CNS eu égard à la nouvelle structure et l'approche projet de APIRG .Il a été reconnu que l'approche projet va exiger du personnel CNS des connaissances additionnelles et d'habileté dans la définition , la gestion et l'évaluation des projets .

La conclusion suivante a été formulée.

Conclusion 20/XX: Renforcement des capacités du personnel CNS AFI

Il est conclu que;

- a) **En vue d'assurer une mise en œuvre effective des projets identifiés par APIRG, Les Etats/Organisation poursuivent leurs efforts dans le développement des capacités du personnel CNS à travers des Plans et programmes de formation consolidés**
- b) **L'OACI continue de soutenir le développement des capacités du personnel CNS à travers des ateliers et séminaires**

2.4.6 .2 Futures activités CNS

La réunion a noté que les activités CNS sont transverses aux deux nouveaux Sous-Groupes d'APIRG et partagent les mêmes domaines d'amélioration des performances (PIAs) et les mêmes Modules du Bloc 0 de l'ASBU. Il en a résulté un besoin d'une étroite collaboration entre parties prenantes. La conclusion suivante a été formulée.

Conclusion XX: Coordination pour la planification et la mise en œuvre du service de la navigation aérienne

Il est conclu que;

Dans le cadre de la nouvelle structure et de l'approche projet d'APIRG, des mécanismes appropriés soient établis entre les secteurs ANS (ATM, AIM, SAR, MET, CNS, AGA) en vue d'assurer une coordination efficace pour la planification et la mise en œuvre du service de la navigation aérienne

2.5 Gestion de l'information aéronautique (AIM)

2.5.1 Le groupe a noté les résultats de la troisième réunion de l'équipe de travail AFI d'APIRG sur la mise en œuvre de l'AIM tenue à Dakar (Sénégal) du 15 au 17 octobre 2014. Il a aussi examiné le travail intéressant l'AIM dans le cadre de la mise en application des modules du Bloc 0 des ASBU et des objectifs de performance régionale adoptés par l'APIRG lors de sa 19^{ème} réunion tenue en 2013 ainsi que le reste des tâches découlant des organes auxiliaires de l'APIRG.

2.5.2 Le groupe a été informé que récemment, le Comité directeur du Groupe Régional de Sécurité de l'Aviation de pour le région AFI (RASG-AFI), lors de sa première réunion tenue à Dakar le 19 et le 20 avril 2015, a pris une décision (Décision RASC 1/02) que la gestion de l'Information Aéronautique (AIM) figure dans la liste des questions de sécurité émergentes (ESI), et que la transition de l'AIM/AIS soit inscrite dans les activités de l'équipe d'appui à la sécurité ESI de RASG-AFI. La réunion du groupe a passé en revue le rapport de la première réunion du groupe de travail précité tenue à Dakar (Sénégal) les 13 et 14 octobre 2014 et les délibérations de la réunion qui ont débouché sur la validation de la liste des projets de recommandations qui figurent à l'Appendice xx.

2.5.3 Le groupe a noté qu'en exécution de la conclusion 19/41, les bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi ont organisé un séminaire OACI sur l'AIM/SWIM s'adressant à la région AFI à Dakar (Sénégal) du 7 au 9 septembre 2015. Ce séminaire a apporté un appui aux États quant à la planification et la mise en œuvre de la transition de AIS/AIM vers la gestion de l'information SWIM afin d'accélérer une mise en œuvre harmonisée des besoins AIM/SWIM. Conformément au vœu de la 12^{ème} Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) qui, dans sa Résolution 6/1 du cadre régional de performance, outils et méthodologie de planification, les bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et Nairobi ont organisé un atelier d'initiation des Module B0-DATM des ASBU (Amélioration du service par la gestion de l'information aéronautique numérique) à Dakar (Sénégal) les 10 et 11 septembre 2015.

2.5.4 Le groupe a été informé que l'actuel système de NOTAM ne sera plus valable à long terme dans sa forme et sa fonction actuelles étant donné que les usagers doivent intégrer une multitude de canaux d'information pour s'imprégner des conditions critiques des vols. De plus en plus cela ne permet pas de tirer parti des techniques modernes de gestion de l'information et ne permet pas d'avoir une information optimale sur la situation, car un système conçu pour une diffusion télétype n'est pas optimisé pour un affichage graphique ou pour l'intégration à d'autres informations ; le système NOTAM gagnerait à évoluer dans le cadre d'un concept SWIM émergent et l'actuel système de NOTAM ne permet pas des mises à jour critiques des données FMS.

2.5.5 Le groupe a été informé de l'importance attachée à la réunion qui était la dernière rencontre dédiée à

la transition de l’AIS vers l’AIM. L’objet de cette réunion était de mettre la dernière main sur les propositions d’amendements pour lesquels on attendait des commentaires, l’objectif étant de disposer d’une proposition mûre pour la restructuration de l’Annexe 15 et le nouveau projet PANS/AIM serait ainsi communiqué au secrétariat du sous-groupe AIS-AIM. En finale, le groupe a noté les projets de conclusions qui figurent à l’appendice xx formulée par le sous-groupe ATM/AIM/SAR.

Conc: 20 XX : Compréhension commune de l’ANC 12 Rec. 3/8 (c).

Il est conclu que les États notent que le concept AFI-CAD de mise en œuvre de bases de données AIS centralisées est bien conforme aux dispositions de l’ANC 12 Rec.3/8 (c).

Conc: 20 XX Données et systèmes interopérables

Pour assurer la compatibilité de diverses versions de base de données AIXM (AIXM 4.5, AIXM 5.1) et l’intégration de différents domaines de données aéronautiques (MET, ATM, etc.) et faciliter la gestion d’une information globale du système (SWIM), la mise en œuvre d’éléments ASBU B0-DATM sur AIXM dans la région AFI doit être bien coordonnée.

Conc: 20 XX : Planification et mise en œuvre de l’AIM

Il est conclu que les États doivent veiller à ce que la planification et la mise en œuvre de l’AIM dans la région AFI soient cohérentes et compatibles avec les évolutions dans les régions adjacentes et qu’elles s’inscrivent dans le cadre du concept opérationnel ATM et du plan mondial de navigation aérienne.

DEC: 20 XX: Certification du personnel AIM dans la région AFI

Élaborer des normes de compétences AIS/AIM et contrôler les mécanismes pour s’assurer de la compétence du personnel AIM par des évaluations initiales et périodiques conformément à l’exigence prescrite à l’Annexe 15, paragraphe 3.7.4 de l’OACI.

2.6 Météorologie aéronautique (MET)

2.6.1 Le Groupe a été saisi de la 12^{ème} réunion du Sous-groupe MET (MET/SG/12) tenue dans les locaux du Bureau régional de l’OACI pour l’Afrique occidentale et centrale (WACAF) à Dakar (Sénégal) du 1er au 5 décembre 2014. Le groupe examine le rapport et délibère comme suit.

État de mise en œuvre du programme de travail du Sous-groupe MET/SG

2.6.2 Le groupe examine l’état de mise en œuvre de son programme de travail et de celui des équipes de travail associées, figurant dans le rapport du MET/SG/12.

2.6.3 Sur la base des carences de navigation aérienne examinées dans le domaine MET, de la synthèse des évolutions récentes et futures en matière de SADIS et WAFS, de l’état de mise en œuvre des Décisions et Conclusions ainsi que des programmes de travail du Sous-groupe MET/SG et des équipes de travail MTF et ATM/MET/TF, le Sous-groupe avait préparé un état de mise en œuvre de son programme de travail figurant à l’Appendice **2.6-A** au présent rapport. À cet égard, le groupe formule la Décision ci-après :

DÉCISION 20/XX: État de mise en œuvre du Programme de Travail du Sous-Groupe MET/SG

Il est décidé que l'état de mise en œuvre du programme de travail du Sous-groupe AFI de Météorologie (MET/SG) soit entériné et pris en compte dans le programme de travail du nouveau Sous-groupe de la gestion de l'information et des infrastructures d'APIRG (IIM/SG).

Lien entre les tâches restantes du MET/SG avec les modules du Bloc zéro (B0) de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et les objectifs de performance du plan régional dans le domaine MET

2.6.4 Le groupe examine les formulaires de compte rendu de navigation aérienne (ANRF) relatifs au BO-AMET contenus dans le plan d'action AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne tel qu'il figure à l'Appendice **2.6-B** au présent rapport, sur la base des éléments du module B0-AMET des ASBU (Doc 9750) et des tâches restantes du Sous-groupe MET/SG. À cet égard, le groupe formule la Conclusion ci-après :

Conclusion 20/XX: Formulaire de compte rendu de navigation aérienne (ANRF) pour le module B0-AMET

Il est conclu que l'APIRG entérine le formulaire actualisé de compte rendu de navigation aérienne (ANRF) pour le module ASBU BO-AMET dans la région AFI.

Lien entre le cadre de performance AFI relatifs à MET et ASBU BO-AMET

2.6.5 Le groupe note et adopte l'amendement proposé par MET/SG à l'Appendice C du plan d'action pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne figurant à l'Appendice **2.6-C** au présent rapport. À cet égard le groupe formule la décision suivante :

Décision 20/XX: Amendement de l'Appendice C au plan d'action AFI pour la mise en œuvre du système de navigation aérienne

Il est décidé que l'Appendice C du plan d'action AFI de mise en œuvre du système de navigation aérienne soit amendé suivant la proposition figurant à l'Appendice 2.6-C au présent rapport.

Examen des résultats de la réunion MET à l'échelon Division (Montréal, Canada, 7-18 juillet 2014)

2.6.6 Le groupe note que le MET/SG a été informé des résultats de la 14^{ème} réunion de météorologie (MET) à l'échelon division (MET/14), qui s'est tenue en 2014 au même moment que la 15^{ème} Session de la Commission de la météorologie aéronautique (CAeM) de l'Organisation mondiale de la météorologie (OMM), et que le MET/14 a recommandé à l'OACI d'exhorter les États à s'assurer que le personnel exerçant les fonctions de supervision de la sécurité dans le domaine de l'assistance météorologique à la navigation aérienne ait les qualifications et les compétences nécessaires tel que prescrit par l'Annexe 19, et que l'Organisation élabore les éléments indicatifs appropriés afin d'aider les États quant à la supervision de la fourniture de l'assistance météorologique. À cet égard, le groupe formule la Conclusion ci-après :

Conclusion 20/Xx: Qualifications du Personnel exerçant les Fonctions de Supervision de la Sécurité dans le Cadre de l'Assistance Météorologique

Il est conclu que des mécanismes soient mis en place pour s'assurer que le personnel exerçant les fonctions de supervision de la sécurité dans le cadre de l'assistance météorologique dans la région AFI ait les qualifications et les compétences requises tel qu'énoncé à l'Annexe 19 à la Convention de Chicago et rendent compte des progrès réalisés à l'APCC et de l'état d'avancement à la réunion APIRG/21.

2.6.7 Pour permettre une plus grande participation de la région AFI aux activités du futur groupe d'experts proposé par le MET/14, la réunion formule la Conclusion ci-après :

Conclusion 20/XX: Participation aux Activités du Futur Groupe d'Experts sur la Mise en Œuvre des Activités SWIM dans le Domaine MET

Il est conclu que les États AFI soient encouragés à participer aux activités du futur Groupe d'experts sur la mise en œuvre du système de la gestion globale de l'information (SWIM) dans le domaine MET.

Synthèse des évolutions récentes et futures du WAFS et SADIS

2.6.8 Le Groupe est informé que l'État Fournisseur du Centre Mondial de Prévision de Zone (WAFZ) de Londres (Royaume-Uni) a présenté au MET/SG les faits nouveaux au regard du Système Mondial de Prévision de Zone (WAFS) et du Système de Diffusion par Satellite (SADIS) depuis la 11ème réunion du Sous-groupe MET tenue du 8 au 10 juillet 2013 à Nairobi (Kenya).

2.6.9 Le Groupe note que les WAFZ (Londres et Washington) avaient produit un module de formation sur l'utilisation des prévisions aux points de grille du WAFS de Cumulonimbus (CB), de la turbulence et du givrage. Le module de formation et les versions PDF connexes sont étayés d'éléments indicatifs existants dans les "Éléments indicatifs sur les grilles de WAFS harmonisées pour nuage Cumulonimbus, prévisions de givrage et de turbulence" disponibles sur par le lien ci-après : <http://www.icao.int/safety/meteorology/WAFSOPSG/Pages/GuidanceMaterial.aspx>.

2.6.10 Le Groupe MET/SG note que le WAFZ de Londres a mis à disposition depuis le 8 juillet 2014 des données de vérification des prévisions GRIB2 des turbulences en air clair (CAT) et CB du WAFS et que les informations à utiliser en relation avec les directives citées ci-dessus, sont disponibles sur la page web "Indicateurs de performance de WAFZ London" dont le lien d'accès est: <http://www.metoffice.gov.uk/aviation/responsibilities/icao>.

2.6.11 Par conséquent, s'agissant des évolutions récentes et à venir du SADIS et du WAFS résumées ci-dessus, la réunion formule la Conclusion ci-après:

CONCLUSION 20/XX : **DISPOSITIONS A PRENDRE PAR LES ÉTATS AFRICAINS POUR SE PRÉPARER AUX ÉVOLUTIONS RÉCENTES DU SADIS ET DU WAFS**

Il est conclu :

- a) **Que les États africains soient encouragés à obtenir régulièrement des informations sur la vérification les données de prévisions des CAT et CB au GRIB2 du WAFZ Londres;**
- b) **Que les usagers du SADIS en Région AFI:**
 - 1) **saisissent leur fournisseur de logiciel de poste de travail du SADIS pour obtenir des informations sur les mises à jour et profitent des améliorations**

apportées, notamment la fourniture des données OPMET alphanumériques classiques à une minute d'intervalle; et

- 2) **soient encouragés à établir et à tester régulièrement leurs comptes d'accès de secours avec le WAFC de Washington, compte à utiliser en cas de non-disponibilité du service normal conforme au plan régional de navigation aérienne AFI.**

2.6.12 La réunion note que Sous-groupe MET/SG est convenu que les États dont la liste des carences de navigation aérienne dans le domaine MET, n'a pas été actualisée, soient visités par l'OACI afin d'actualiser ces listes, et que les États ayant des carences doivent s'employer à les éliminer en établissant des plans de mesures correctrices qui s'imposent. Le groupe convient alors de formuler la Conclusion ci-après :

Conclusion 20/XX: Plan d'action pour éliminer les carences de navigation aérienne dans le domaine MET

Il est conclu que:

- a) **les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi actualisent les carences de navigation aérienne dans le domaine MET dans le reste des États AFI qui n'ont pas bénéficié de visites;**
- b) **les États AFI où les carences perdurent s'emploient à établir et à mettre en œuvre un plan d'action visant à éliminer les carences de navigation aérienne dans le domaine MET; et**
- c) **les BRDO AFI présentent les statistiques sur la disponibilité des données OPMET en utilisant les seuils ci-après : disponibilité "au-dessus de 97%, entre 50% et 97% et disponibilité en déca de 50%".**

État de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la 19^{ème} réunion d'APIRG dans le domaine MET

2.6.13 Le Groupe note que le MET/14 a proposé un plan mondial de transition pour la représentation de données sous forme de tableau (XML/GML) pour METAR/SPECI, TAF et SIGMET suivant l'**Appendice 2.6-D** au présent rapport. La réunion a en outre rappelé que la Conclusion 19/44 de la 19^{ème} réunion d'APIRG avait demandé le renforcement des capacités de traiter les informations OPMET en format numérique en invitant les BRDO de Dakar et Pretoria à encadrer les autres États.

2.6.14 À cet égard, le Groupe adopte le plan de transition proposé par le MET/SG pour la représentation de données sous forme de tableau (XML/GML) en région AFI figurant à l'**Appendice 2.6-D** au présent rapport. Groupe formule alors la Conclusion ci-après :

CONCLUSION 20/XX: PLAN DE TRANSITION POUR LE TRAITEMENT DE DONNÉES OPMET AU FORMAT NUMÉRIQUE DANS LA RÉGION AFI

Il est conclu que les informations contenues à l'Appendice 2.6-D au présent rapport, soient entérinées en tant que plan de transition pour le traitement des données OPMET en format numérique pour la région AFI.

2.6.15 Pour une meilleure compréhension et participation des États AFI à la mise en œuvre du plan de transition, le Groupe est convenu que les États africains auraient besoin de renforcer leurs capacités dans le traitement des données OPMET en format numérique. À cet égard, la réunion a estimé qu'il serait souhaitable de former le personnel des organes AMBEX dans la région. Le Groupe formule alors la Conclusion suivante:

CONCLUSION 20/XX: SÉMINAIRES DE FORMATION POUR LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DE TRAITEMENT DES DONNÉES OPMET AU FORMAT NUMÉRIQUE DANS LA RÉGION AFI

Il est conclu que l'OMM, en coordination avec l'OACI assiste les États AFI dans l'échange des données OPMET au format numérique en organisant des séminaires de formation et des ateliers afin :

- a) **de sensibiliser les usagers des organes du Système d'échange des bulletins météorologiques de la région AFI (AMBEX) à l'échange de données OPMET en format numérique;**
- b) **d'accélérer la mise en œuvre du plan de transition AFI pour le traitement des données OPMET au format numérique.**

2.6.16 Le Groupe examine et convient d'adopter les projets d'amendements du guide régional AFI sur le SIGMET et le manuel AMBEX figurant aux **Appendices 2.6-E et 2.6-F** au présent rapport, respectivement. Le Groupe formule alors la Décision ci-après :

DÉCISION 20/XX: ACTUALISATION DU GUIDE RÉGIONAL SIGMET ET DU MANUEL AMBEX DE LA RÉGION AFI

Il est décidé que:

le Guide régional AFI sur le SIGMET et le manuel AMBEX actualisé 7^{ème} Edition, amendement N°4 soient entérinés; et

Divers

2.6.17 Le Groupe note avec satisfaction que le MET/SG a été informé des activités en cours du programme de développement coopératif de la météorologie aéronautique en région AFI (CODEVMET-AFI), et du programme régional Afrique sur la mise en œuvre de « Aircraft Meteorological Data Relay » (AMDAR) de l'OMM. Par ailleurs, le Sous-groupe a rapporté que la « East African School of Aviation » (EASA) de Nairobi (Kenya) a introduit dans son programme de formation, un cours d'Inspecteur MET.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : Adoption du nouveau Plan AFI de navigation aérienne électronique (eANP)

Format du nouveau plan de navigation aérienne (ANP) et procédures d'amendement

3.1 La réunion s'est rappelé que la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) a approuvé la Recommandation 6/1 — Cadre régional de performance – méthodes et outils de planification concernant l'alignement des plans régionaux de navigation aérienne (ANP) à la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750), et le groupe de travail (eANP WG) mise sur pied par le Secrétariat, composé d'un représentant de chaque Bureau régional et du Siège de l'OACI, pour faire des propositions de changements à apporter aux ANP régionaux, notamment l'élaboration d'une nouvelle structure, d'un nouveau format et d'un nouveau contenu de l'ANP. Les formats des Volumes I, II et III de l'ANP sont présentés aux **Appendices XX, XX et XX**, respectivement.

3.2 La réunion a acquiescé que l'approbation du format de l'ANP, qui comprend la nouvelle procédure d'amendement de l'eANP, est le jalon le plus important de ce processus. L'approbation de l'eANP de chaque région, sur la base du format d'ANP approuvé, se ferait avec le transfert des informations correspondantes des volumes actuels de l'ANP de base et du FASID aux nouveaux Volumes I et II conformément aux procédures d'amendement.

Elaboration de l'eANP sur une plateforme fondée sur le web

3.3 La réunion a été informée que, compte tenu du format approuvé de l'eANP, on estime que l'application actuelle de l'ANP dans SPACE (site web iSTARS 2.0) pourrait être utilisée comme base pour l'élaboration de la plateforme de l'eANP fondée sur le web avec quelques améliorations.

3.4 Les points focaux désignés par les Etats et les organisations internationales auraient accès à la plateforme de l'ANP fondée sur le web pour élaborer et soumettre des propositions d'amendement (PfA) de l'ANP de chaque région concernée conformément aux procédures correspondantes d'amendement, et le public aurait accès aux ANP pour lecture uniquement.

3.5 L'accès à l'eANP par le biais de la plateforme fondée sur le web faciliterait la consultation des ANP de toutes les régions, et permettrait d'avoir une vue mondiale de la planification de la navigation aérienne. La nouvelle approche contenue dans les Volumes II et III de l'eANP donnerait suffisamment de flexibilité aux Etats pour planifier, tout en augmentant la possibilité d'améliorer la coordination, en particulier pour les Etats situés dans la zone d'interface avec des régions adjacentes.

Plan d'action pour la poursuite de l'élaboration ou de l'approbation de l'eANP

3.6 La réunion a noté le plan d'action mise en place par le Secrétariat pour l'élaboration ou l'approbation de l'eANP comme suit :

Volume de l'ANP	Activité/ tâche de l'eANP	Responsable	Dated'achèvement
Vol I, II & III	L'eANP rempli à l'aide de données existantes	Bureaux régionaux	septembre 2014
Vol I, II & III	Accord sur le contenu de l'eANP	PIRG/Etats	Mi-2015
Vol I	Approbation du Volume I de l'eANP par le Conseil	Bureaux régionaux/ANB	Fin 2015
Vol II	Approbation du Volume II de l'eANP par accord régional impliquant le PIRG compétent	Bureaux régionaux/PIRG	Fin 2015
Vol III	Elaboration et approbation de la Partie II sous la responsabilité du PIRG. Inclusion du Volume III dans la plateforme fondée sur le web.	Bureaux régionaux/PIRG/ANB	Fin 2015
Amendements subséquents	Amendements de la documentation existante de l'OACI relative aux ANP pour assurer l'harmonisation, y compris le Manuel des bureaux régionaux, et examen de l'applicabilité de la méthode uniforme pour l'identification, l'évaluation et le signalement des carences de navigation aérienne au nouvel ANP	ANB	Mi-2015

3.7 Les mesures spécifiques prises ou à prendre par les bureaux régionaux de l'OACI et l'ANB, APIRG et les Etats pour élaborer/approuver l'eANP AFI, sont résumées dans le tableau suivant:

Volume ANP	Activité/ tâche de l'eANP	Responsable	Statut
Vol I, II & III	L'eANP rempli à l'aide de données existantes	Bureaux régionaux	Achevé.
Vol I, II	Accord sur le contenu de l'eANP	APIRG/Etat	Éléments élaborés et adoptés

Volume ANP	Activité/ tâche de l'eANP	Responsable	Statut
& III			par les sous-groupes et en attente d'être entérinés par APIRG.
Vol I	Approbation du Volume I de l'eANP par le Conseil	Bureaux régionaux/ANB	Proposition d'amendement à initier par les BR.
Vol II	Approbation du Volume II de l'eANP par accord régional impliquant le PIRG compétent	Bureaux régionaux/APIRG	Proposition d'amendement à initier par les BR.
Vol III	Elaboration et approbation de la Partie II relevant de la responsabilité des PIRG. Inclusion du Volume III dans la plateforme fondée sur le web.	Bureaux régionaux/APIRG/ANB	Proposition d'amendement à initier par les BR.

3.8 Faisant suite à ce qui précède, la réunion a approuvée le format du nouveau plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil de l'OACI. Le groupe a également pris note du remplissage des Volumes I, II et III de l'eANP AFI avec des données existantes fournies par les bureaux régionaux de l'OACI et de l'adoption du contenu de l'eANP AFI par les sous-groupes AOP, ATM/AIM/SAR, CNS et MET d'APIRG; a approuvé que le document élaborer devrait être envoyé aux Etats pour commentaires et avis.

Conclusion 20/XX: Approbation et élaboration de l'eANP AFI

Il est conclu que :

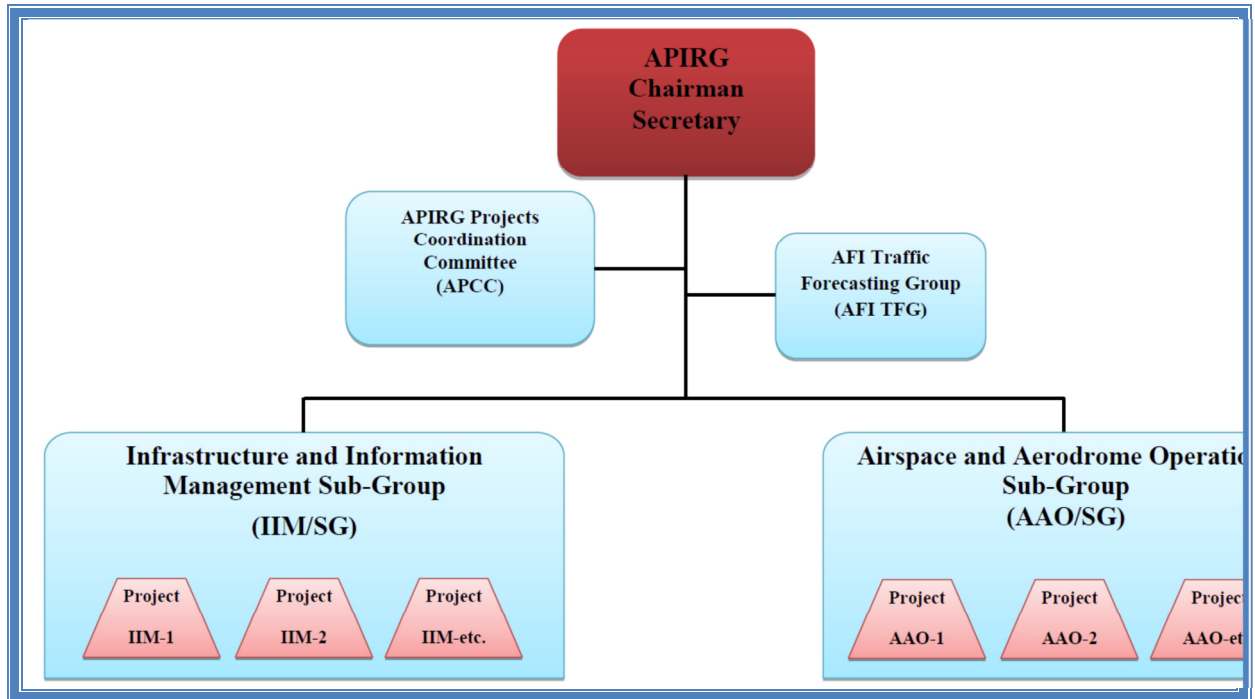
- a) **La groupe APIRG entérine le format du nouveau plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil de l'OACI.**
- b) **Le Secrétariat :**
 - 1) Finalise les Volumes I, II and III de l'eANP AFI en coordination avec les Etats d'ici **26 février 2016**, sur la base des éléments élaborés par les sous-groupes d'APIRG;
 - 2) initie les propositions d'amendement correspondantes conformément aux procédures applicables.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: Restructuration de l'APIRG

4.1 Nouvelles structures de l'APIRG et de ses organes auxiliaires

La réunion s'est rappelée des Décision 19/48 et EO/01(Restructuration de l'APIRG) ont établies la nouvelle structure d'APIRG et de ses organes auxiliaires ci-dessous et décide de mettre en œuvre avec effet immédiat la nouvelle structure d'APIRG et de ses organes auxiliaires.

New Structure of the APIRG and its Contributory Bodies



4.2 Amendements subséquents au Manuel des Procédures d'APIRG

4.2.1 La réunion a examiné le Manuel de procédure d'APIRG qui vise à fournir, à titre de référence, à toutes les parties intéressées une consolidation d'éléments, notamment ceux relatifs à la procédure dans le cadre du travail de l'APIRG et de ses organes auxiliaires. Il contient le mandat, les modalités de travail, les directives internes, le règlement intérieur pour la conduite des réunions d'APIRG et de ses organes auxiliaires, ainsi que la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne.

4.2.2 En raison du temps qui s'est écoulé, des principes directeurs de l'OACI entrés en vigueur et de la restructuration d'APIRG adoptée par sa réunion extraordinaire en juillet 2014, le Secrétariat a élaboré des propositions d'amendements subséquents au Manuel de procédure d'APIRG qui comprennent les propositions d'amendement subséquents suivant :

- a) Les amendements aux dispositions existantes pour les aligner sur la structure adoptée;
- b) Améliorations aux dispositions en vigueur par souci de clarté et pour un meilleur éclairage.
- c) Des dispositions supplémentaires pour refléter les nouvelles méthodes de travail;
- d) Des amendements aux Appendices du Manuel comprenant :
- e) Les changements d'ordre rédactionnel.

4.2.3 La réunion a par conséquent demandé au Secrétariat de diffuser la proposition d'amendement au Manuel de procédure d'APIRG aux membres d'APIRG, pour observations et contributions. Sur base de commentaires reçus, finaliser la nouvelle édition du Manuel des Procédures d'APIRG en coordination avec le Comité de Coordination des projets APIRG (APCC). La réunion a, par conséquent, formulé la conclusion suivante :

Conclusion 20/XX : Amendement du Manuel de procédures d'APIRG

Que le Secrétariat d'APIRG :

- a) Diffuse la proposition d'amendement au Manuel de procédure d'APIRG aux membres d'APIRG, pour observations et contributions **au plus tard le 31 janvier 2016**; et
- b) Publie la version finale du nouveau Manuel de procédure d'APIRG le **29 février 2016**

au plus tard.

4.3 Identification des projets prioritaires

Base d'identification et d'élaboration de projets

4.3.1 Le groupe s'est rappelé que la réunion extraordinaire d'APIRG (Lusaka, Zambie, juillet 2014), est convenue que dans le cadre des activités des sous-groupes de l'APIRG, ce dernier identifiera les "Projets" et a noté que les sous-groupes d'APIRG ont identifié au départ une série de projets dont la liste, découlant des modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI et des objectifs régionaux de performance adoptés par l'APIRG. Le groupe a aussi examiné le travail fait par les sous-groupes. Une équipe de projet peut avoir à exécuter un ou plusieurs projets. Qui plus est, en fonction de la nature d'un projet, le groupe peut décider que l'équipe chargée du projet lui fasse directement rapport plutôt qu'au sous-groupe.

Méthodes de travail

4.3.2 Les projets identifiés seront exécutés par des équipes d'experts qui soumettront leur rapport aux sous-groupes. Les équipes de projet éliront parmi leurs membres des coordonnateurs de projets appelés à coordonner les activités, y compris les délibérations des équipes de projet et les rapports à soumettre aux sous-groupes. Chaque équipe de projet sera doté d'un facilitateur désigné par le Secrétaire d'APIRG parmi les experts du Secrétariat de l'OACI. D'autres membres du Secrétariat pourraient être désignés pour soutenir les sous-groupes, le cas échéant.

4.3.3 Un certain nombre de projets pourront ne pas nécessiter des réunions physiques, ainsi les équipes de projet peuvent s'acquitter de leurs tâches par correspondances électroniques ou d'autres médiums tels que les téléconférences. De la même manière, même des projets où des réunions physiques s'imposent, beaucoup de tâches doivent être exécutées au moyen de supports électroniques afin de réduire les coûts. Cet aspect est mis en exergue dans le Manuel révisé de procédures d'APIRG (**Appendice xxx à ce rapport**).

Champ géographique des projets

4.3.4 La réunion s'est convenue que, conformément au plan AFI de mise en œuvre du CNS/ATM (Doc 003) adopté par l'APIRG, le cas échéant, au moment de définir la portée des projets, il faudrait tenir compte du concept de "zones ATM homogènes" ou de zones d'acheminement/principaux courants de trafic tels qu'établis par l'APIRG. Dans le même ordre d'idées, un projet incluant quelques FIR peut être identifié dans ce contexte afin de bien cerner le principe de "sans discontinuité" d'une zone d'acheminement donné.

Coordination inter-régionale

4.5.5 La réunion a recommandé qu'il y ait une coordination effective avec les PIRG des régions de l'OACI adjacentes en vue de l'harmonisation et de l'interopérabilité souhaitées des systèmes de navigation aérienne ainsi que l'exploitation du transport aérien sans discontinuité à travers toutes les régions. À cet égard, la réunion voudra bien recommander à l'OACI de continuer à faciliter la coordination inter-régionale par le biais des réunions, la coordination globale PIRG/RASG et d'autres tribunes pertinentes. Ce faisant, il faudrait dûment prendre en compte l'alignement du plan de navigation aérienne sur les zones complémentaires d'applicabilité.

Financement des projets

4.3.6 La réunion a noté que, dans l'application des principes de gestion de projet, le coût, le temps et la qualité sont étroitement liés et que la mobilisation de ressources a toujours été un défi à relever dans

la mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne. Ainsi, afin de soutenir la mise en œuvre d'un système de navigation aérienne durable dans la région AFI, l'APIRG devrait solliciter l'assistance et avoir recours aux mécanismes de financement tels que l'initiative dénommée "Aucun pays ne doit être mis de côté" de l'OACI, de même que des initiatives établies au niveau des organisations régionales et sous-régionales, notamment l'Union Africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, les Communautés économiques régionales (CER) ainsi que les institutions financières.

Rôle du comité de coordination des projets d'APIRG (CCPA)

4.3.7 La réunion a souligné le rôle du Comité de coordination des projets d'APIRG quant à la question de coordination entre sous-groupes.

4.3.8 La réunion a par conséquent formulé la conclusion suivante :

Conclusion 20/XX : Identification et élaboration des projets

Que

- a) la série initiale des projets identifiés par les sous-groupes d'APIRG tel qu'ils apparaissent aux Appendices XXX à XXX soient adoptés;
- b) le Secrétariat confectionne un catalogue consolidé de tous les projets identifiés au moyen d'un format standard devant être entériné par le CCPA. Ce faisant, les projets doivent être structurés conformément aux zones d'acheminement en vigueur;
- c) l'APIRG à travers le CCPA explore l'assistance et les mécanismes de financement en matière de coopération avec les organisations régionales et sous-régionales telles que l'Union Africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, les communautés économiques régionales (CER) et les institutions financières;
- d) Les bureaux régionaux de l'OACI poursuive la coordination inter-régionale aux fins d'harmonisation et d'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne et pour l'exploitation sans discontinuité du transport aérien à travers les régions.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: Termes de référence et Programme de travail futur de l'APIRG

Amendement des termes de référence des PIRG par rapport aux besoins d'exploitation de base et aux critères de planification (BORPC)

5.1. la réunion a noté que le 17 juin 2015, lors de son examen du rapport annuel consolidé des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation RASG) – résultats jusqu'en février 2015, dans sa Décision C-DEC 205/5, le Conseil a décidé que les mandats de tous les PIRG soient amendés en vue de retirer les critères de planification et les exigences opérationnelles de base (BORPC) des plans régionaux de navigation aérienne.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR: Questions Diverses

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : Lieu et date de la prochaine réunion de l'APIRG

Date et lieu de la prochaine réunion

-FIN-