



SP AFI RAN
(2008)

Organisation de l'aviation civile internationale

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI RAN)

Durban, Afrique du Sud

24 – 29 novembre 2008

RAPPORT

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

La Présidente du Comité général de la
Réunion régionale spéciale de navigation
aérienne (RAN) Afrique-océan Indien (AFI)

à

Monsieur le Président du Conseil

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint le rapport de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien, qui s'est tenue à Durban (Afrique du Sud), du 24 au 29 novembre 2008.



Mpumi Mpofo

Durban (Afrique du Sud), le 29 novembre 2008

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I — Table des matières.....	I-1
II — La réunion.....	II-1
Lieu et durée.....	II-1
Organisation, bureau, secrétariat et tâches.....	II-1
Langues de travail.....	II-2
Participation.....	II-2
Ordre du jour.....	II-3
Liste des représentants.....	II-5
III — Liste des recommandations.....	III-1
IV — Allocutions d'ouverture.....	IV-1
1 — RAPPORT SUR LE POINT 1 : ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU JOUR.....	1-1
2 — RAPPORT SUR LE POINT 2 : BREF EXPOSÉ DES MÉTHODES DE TRAVAIL DE LA RÉUNION.....	2-1
3 — RAPPORT SUR LE POINT 3 : APERÇU DU PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE, DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP) ET DU PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP).....	3-1
— Aperçu du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).....	3-1
— Le rôle du Programme de coopération technique de l'OACI.....	3-2
— Aperçu du <i>Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique</i> (Plan AFI).....	3-3
— Bureaux régionaux et groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).....	3-5
— Approche fondée sur les performances et mesure des performances.....	3-6
— Appendice — Résolution A36-1 de l'Assemblée : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.....	3A-1

	<i>Page</i>
4 — RAPPORT SUR LE POINT 4 : ÉTAT ACTUEL DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DES ACTIVITÉS CONNEXES DANS LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI).....	4-1
— État actuel de la mise en œuvre des éléments cruciaux en matière de sécurité des systèmes de supervision de la sécurité dans la région.....	4-1
— Évaluation des niveaux de sécurité dans la Région AFI	4-2
— Coopération régionale en matière d'enquêtes	4-3
— Groupe d'analyse des incidents des services de la circulation aérienne (AIAG).....	4-5
— Initiatives en matière de sécurité aéronautique en République tchèque	4-6
— Mise en œuvre d'un système de prévention des accidents et de gestion de la sécurité des vols.....	4-6
— Rapport sur l'état d'avancement des activités du Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) : résolution des carences de la supervision de la sécurité en Afrique	4-6
— Les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) en Afrique.....	4-8
— Déclarations générales.....	4-10
5 — RAPPORT SUR LE POINT 5 : ÉLABORATION D'UN ENSEMBLE DE PROGRAMMES DE TRAVAIL COMPLETS DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ.....	5-1
— Approche régionale de la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).....	5-1
— Une approche coopérative en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation.....	5-3
— Programmes et initiatives de sécurité de l'IATA	5-4
— Stratégie d'amélioration de la sécurité pour la Région AFI	5-5
— Traitement des événements de navigation aérienne en zone ASECNA	5-6
— Stratégie de formation en anglais au profit des contrôleurs aériens de l'ASECNA.....	5-6
— Mise en œuvre de SGS dans les États membres de l'ASECNA.....	5-7
— Le Programme de coopération technique de l'OACI dans la Région AFI.....	5-7
— Éléments indicatifs de l'OACI concernant la délivrance de permis d'exploitation aérienne	5-8
— Nécessité d'harmoniser et de développer les initiatives actuelles dans le domaine de la sécurité de l'aviation : élaboration et mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité	5-9
— Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique.....	5-10
— Système de suivi des activités liées à la sécurité — Résultats des audits et suivi par l'OACI.....	5-12
— Coordination et harmonisation de l'assistance apportée aux États africains pour qu'ils puissent établir et maintenir un système efficace et viable de supervision de la sécurité et résoudre les carences constatées — Coordination de l'assistance bilatérale et/ou multilatérale pour le renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique.....	5-14

— Mise en œuvre du programme de travail de l'ACIP et du développement d'un plan d'action adapté et unifié visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI.....	5-15
— Suivi des activités liées à la sécurité.....	5-18
— Établissement d'équipes d'inspecteurs dans les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi.....	5-19
— Appendice — Initiatives de sécurité mondiales et objectifs.....	5A-1
6 — RAPPORT SUR LE POINT 6 : ÉLABORATION D'UN ENSEMBLE DE PROGRAMMES DE TRAVAIL COMPLETS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, VISANT À AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE.....	6-1
— Introduction	6-1
— Cadre de la planification fondée sur les performances.....	6-1
— Mise en œuvre du nouveau formulaire de plan de vol OACI.....	6-3
— Évaluations de la sécurité et minimum de séparation verticale réduit (RVSM).....	6-4
— Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN).....	6-7
— Mise sur pied d'un bureau des procédures de vol (FPO)	6-8
— Système géodésique mondial (WGS-84) et données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD)	6-10
— Routes ATS et systèmes de routes.....	6-11
— Procédures fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS)	6-12
— Mesures visant à encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du système de gestion de la qualité de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, et autres questions relevant du domaine MET.....	6-13
— Communications.....	6-15
— Surveillance.....	6-20
— Établissement d'arrangements relatifs à des services de recherches et de sauvetage (SAR) sous-régionaux	6-20
— Cadre pour la certification des aéroports dans la Région AFI.....	6-23
— Composition des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).....	6-24
— Détermination et correction des carences majeures de la navigation aérienne dans la Région AFI.....	6-27
— Questions environnementales.....	6-28
— Préparation du secteur de l'aviation à une flambée de maladie transmissible posant un risque grave pour la santé publique, ou constituant une urgence de santé publique, de portée internationale	6-29
— Direction de la coopération technique de l'OACI.....	6-32
— Appendice A — Objectifs de performance ATM	6A-1
— Appendice B — Objectifs de performance ATM	6B-1
— Appendice C — Mandat et programme de travail du Groupe d'action tactique (GAT)	6C-1
— Appendice D — Objectifs de performance régionaux/nationaux pour la PBN	6D-1

	<i>Page</i>
— Appendice E — Objectifs de performance AIM	6E-1
— Appendice F — Objectifs de performance MET	6F-1
— Appendice G — Objectifs de performance MET pour la Région AFI.....	6G-1
— Appendice H — Objectifs de performance régionaux/nationaux pour les services SAR.....	6H-1
— Appendice I — Objectifs concernant l'exploitation des aérodromes	6I-1
— Appendice J — Objectifs de performance — Aérodromes	6J-1
— Appendice K — Objectifs de performance MED	6K-1
— Appendice L — Lignes directrices sur les performances des réseaux de microstations (VSAT)	6L-1
— Annexe — Déclarations de délégations	A-1
7 — RAPPORT SUR LE POINT 7 : APPROBATION DES ÉLÉMENTS DE RAPPORT	
8 — RAPPORT SUR LE POINT 8 : QUESTIONS DIVERSES	

LA RÉUNION**1. LIEU ET DURÉE**

La Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien, qui a été convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, s'est ouverte le 24 novembre 2008 au Centre international des congrès de Durban (Afrique du Sud) et s'est terminée le 29 novembre 2008.

2. ORGANISATION, BUREAU, SECRÉTARIAT ET TÂCHES

Les organes principaux de la réunion, leur bureau, leur secrétariat technique et leurs tâches étaient les suivants :

2.1 COMITÉ GÉNÉRAL

Présidente	– M ^{me} Mpumi Mpofo
Premier Vice-Président	– M. Harold Olusegun Demuren
Secrétaire	– M. G. Moshabesha
Conseillers de OACI	– M. M.R. Khonji
	– M. K. Theil
	– M. A.O. Guitteye
	– M ^{me} N. Graham
	M. R. Heighes-Thiessen

Le Comité général a tenu deux séances. Le Directeur général du Ministère des transports de l'Afrique du Sud a prononcé l'allocation d'ouverture et présenté la réunion. Le maire de Durban, le Premier Ministre de la province du KwaZulu-Natal, le Premier Vice-Président du Conseil de l'OACI, le Président de la Commission de navigation aérienne, le Président de la Commission africaine de l'aviation civile, le Secrétaire général de l'OACI, le Ministre des transports de l'Afrique du Sud et le Vice-Président de la République sud-africaine ont aussi prononcé une allocation. Ces allocutions sont reproduites aux pages IV-1 à IV-... du présent rapport dans l'ordre dans lequel elles ont été prononcées.

Le Comité général a pris note des directives du Conseil relatives à l'organisation des réunions de l'OACI (Doc 7986), ainsi que des *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne* (Doc 8144). Le Comité général a en outre adopté l'ordre du jour et le plan d'organisation de la réunion établis par la Commission de navigation aérienne.

Le Comité général a examiné lui-même les points 1, 2, 3, 7 et 8 de l'ordre du jour et a approuvé les rapports du Comité sur la sécurité et du Comité sur l'efficacité sur les points 4, 5 et 6 de l'ordre du jour.

2.2 COMITÉ SUR L'EFFICACITÉ

Président	–	M. C. Kabalika
Vice-Président	–	M. S.J. Ignatius
Conseillers de OACI	–	M. V. Galotti (Secrétaire)
	–	M. D. Gardilčić
	–	M. A. Kharuga
	–	M. S. Machobane
	–	M. H. Ewels
	–	M ^{me} M. Obeng

Le Comité sur l'efficacité était chargé du point 6.

2.3 COMITÉ SUR LA SÉCURITÉ

Présidente	–	M ^{me} S.T. Isaabre
Vice-Président	–	M. M.H.R. Alloo
Conseillers de OACI	–	M. M. Fox (Secrétaire)
	–	M. H. Belai
	–	M. M. Chakisa
	–	M. A. de Kock
	–	M. H. Defalque
	–	M. A. Hewawasam
	–	M. R. Lambo
	–	M ^{me} N. Onyedim

Le Comité sur la sécurité était chargé des points 4 et 5.

3. LANGUES DE TRAVAIL

Les travaux de la réunion se sont déroulés en français et en anglais. La documentation et le rapport de la réunion ont été publiés en français et en anglais.

4. PARTICIPATION

Étaient représentés les États et organisations internationales ci-après :

ÉTATS CONTRACTANTS

Afrique du Sud	Burkina Faso	Érythrée
Algérie	Cameroun	Espagne
Allemagne	Cap-Vert	États-Unis
Angola	Chine	Éthiopie
Arabie saoudite	Comores	France
Argentine	Congo	Gabon
Bénin	Côte d'Ivoire	Gambie
Botswana	Danemark	Ghana
Brésil	Égypte	Guinée

Guinée-Bissau	Niger	Rwanda
Guinée équatoriale	Nigéria	Sao Tomé-et-Principe
Kenya	Oman	Sénégal
Lesotho	Ouganda	Seychelles
Liban	Pays-Bas	Singapour
Libéria	République centrafricaine	Somalie
Madagascar	République de Corée	Soudan
Malawi	République démocratique	Tchad
Mali	du Congo	Togo
Maurice	République tchèque	Tunisie
Mauritanie	République-Unie	Zambie
Mozambique	de Tanzanie	Zimbabwe
Namibie	Royaume-Uni	

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)
 Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
 Agence régionale africaine de surveillance (ARMA)
 Airlines Association of Southern Africa (AASA)
 Association du transport aérien international (IATA)
 Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
 Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)
 Conseil international des aéroports (ACI)
 Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)
 Fédération internationale des associations de l'électronique de sécurité du trafic aérien (IFATSEA)
 Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
 Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG)
 Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)
 Nations Unies
 Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
 Organisation météorologique mondiale (OMM)
 Programme alimentaire mondial (PAM)
 Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA)

5. ORDRE DU JOUR

Point 1 : Adoption du projet d'ordre du jour

Point 2 : Bref exposé des méthodes de travail de la réunion

Point 3 : Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région Afrique-océan Indien (AFI)

- état actuel de la sécurité de l'aviation dans la région ;
- examen des activités régionales/sous-régionales actuelles, notamment les initiatives des États, des donateurs, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'OACI en matière d'assistance

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité

- examen des activités proposées dans le domaine de la sécurité de l'aviation sur la base des principes du GASP ;
- nécessité d'harmoniser et de développer les initiatives actuelles dans le domaine de la sécurité de l'aviation ;
- convenir d'un plan d'action adapté et unifié visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI sur la base du programme de travail du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) ;
- processus en vue de rationaliser et de coordonner la fourniture d'assistance bilatérale ou multilatérale par l'intermédiaire du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique* ;
- convenir d'un système de suivi de la mise en œuvre des activités liées à la sécurité

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

- déterminer les principales carences en matière de navigation aérienne dans la région ;
- examiner les activités régionales/sous-régionales de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne, notamment les initiatives des États, des donateurs, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'OACI en matière d'assistance ;
- définir des objectifs régionaux de performance de la navigation aérienne sur la base des principes du GANP ;
- convenir de programmes de travail complets avec des échéances et des jalons permettant d'atteindre les objectifs de performance définis ;
- convenir d'une formule d'élaboration de plans d'action nationaux destinés à appuyer les programmes de travail régionaux ;
- convenir des suites à donner dans le cadre du processus PIRG (groupe régional de planification et de mise en œuvre)

6. LISTE DES REPRÉSENTANTS

La liste des représentants accrédités qui ont participé à la réunion figure aux pages II-5 à II-16.

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
Afrique du Sud	Mpofu	Mpumi	D
	Thwala	Zakhele Gilbert	ADV
	Peege	T.D.	ADV
	Abdul Gany	Anwar	ADV
	Mabaso	L.	ADV
	Mokgako	Yvonne	ADV
	Mpye	E.	ADV
	Prins	Janine	ADV
	Sekele	J.	ADV
	Nyaka	C.	ADV
	Jordaan	C.	ADV
	Sim	K.	ADV
	Marais	P.	ADV
	Lulama	B.	ADV
	Ilcev	D.S.	ADV
	Marais	Hennie	ADV
	Gersbach	C.	ADV
	Roberts	H.	ADV
	Mamashela	M.	ADV
	Dibate	B.	ADV
	Khambule	G.E.	ADV
	Ngubane	S.	ADV
	Mothusi	Ronnie	ADV
	Sangweni	N.	ADV
	Matshoba	J.	ADV
	Ngqumeya	Monde	ADV
	Nelson	M.	ADV
	Rennie	R.	ADV
	Kotsoe	T.M.	ADV
	Sasa	Subban	ADV
	Hall	Mamotseki	ADV
	Kolisang	Ntsane	ADV
	Geyer	J.	ADV
	Badenhorst	M.	ADV
Geburu	Emnet	ADV	
Duley	Steve	ADV	
Mabaso	Levers	ADV	
Marobela	K.C.	ADV	
Roberts	Harry	ADV	
Dlamini	Zamokwakhe Peacemaker	ADV	
Morrison	John	ADV	
Marais	Peter	ADV	

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Musandiwa	Joe	ADV
	Bradshaw	Arthur	ADV
	O'Brien	Kevin	ADV
	Prins	Janine	ADV
	Goshalia	Ravi	ADV
	Dlamini	Patrick	ADV
	Matola	Lerato	ADV
	Lunga	Sifundiswa	ADV
	Stretch	Chris	ADV
	Mthabela	Lydia	ADV
	Lufuno	Sebitso	ADV
	Xulu	Phindile	ADV
	Cele	Wilson Zakhele	ADV
	Zondi	Ntokozo	ADV
	Mongezi	India	ADV
	Mothusi	Ronnie	ADV
	Carrasco	Michel	ADV
	Matshoba	Jeoffrey	ADV
	Khambule	G.E.	ADV
	Van Schalkwyk	Johan	ADV
	Gersbach	Carel	ADV
	Mokgako	Yvonne	ADV
	Mpye	Elizabeth	ADV
	Gany	Anwar Abdul	ADV
	Mtshali	Moundvzi	ADV
	Lephuthing	Raymond Falatsi	ADV
	Moila	Nomsa	ADV
	Ponnen	Pragashnie	ADV
	Gozhi	Trevoer	ADV
	Stols	Louise	ADV
	Phenya	Michelle	ADV
	Zwane	Carol	ADV
	Chakarisa	Obert	ADV
	Mandla	Mabuza	ADV
	Traggy	Maepa	ADV
	Mamshela	Mpho Capt	ADV
	Steady	Machilifa	ADV
	Senyeka	P.L	ADV
	Mtolo	Nqobile	ADV
	Duze	Bridgette	ADV
	Fraser	Natasha	ADV
	Petzer	Linden	ADV

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Norman	Gidi	ADV
	Majola	S.C	ADV
	Delis	Abraham	ADV
	Lessard	Wayne	ADV
	Marais	Hennie	ADV
	Nyaka	Z.	ADV
	Jordaan	Colin	ADV
	Boni Pat	Dibate	ADV
	Gwala	Uuyolwatha	ADV
	Daya	Jugdeesh	ADV
	Msibis	Collen	ADV
	Gabriel	Antonio	ADV
	Stander	Johan	ADV
	Malala	Rudzani	ADV
	Bestbier	Gabriel	ADV
	Selolo	Jeffery P.	ADV
	Sabelo	Nana	ADV
	Maimela	Jill	ADV
	Msomi	Themba	ADV
	Naidoo	Kubie	ADV
	Ramkisson	Lenno	ADV
	Ngubane	Sifiso	ADV
	Pillay	Mary	ADV
	Senyeka	P.L	ADV
	Murulana	T.M.	ADV
	Shandu	V.	ADV
	Mbatha	Nonkululeko	ADV
	Buthelezi	Sthembiso	ADV
	Ngcobo	Nomcebo	ADV
	Brennan	Monique	ADV
	Tomlinson	Nigel	ADV
	Govender	Deya	ADV
	Moodley	C.	ADV
	Ncube	Yhamsanqa	ADV
	Mathebula	Paki	ADV
	Jayiya	Konzekile	ADV
	Tuswa	Pumza	ADV
	Mathaba	N.	ADV
	Nzamia	H.M.	ADV
	Ndimande	Mbali	ADV
	Mashiane	Tshepo	ADV
	Kumalo	K.	ADV

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Slabbert	J.H.	ADV
	Pietersen	I.	ADV
	Raphala	T.	ADV
	Nhlapo	N.	ADV
	Phenya	Michelle	ADV
	Mati	N.	ADV
	Gozhi	T.	ADV
	Nonhlandu	N.	ADV
	Mothetho	M.	ADV
	Mbunbwawa	M.	ADV
	Sibiya	S.	ADV
	Khumpalo	L.	ADV
	Zwane	Thanda	ADV
	Monareng	S.	ADV
	Tsnipi	S.	ADV
	Moshoeshoe	S.	ADV
	Mahlangu	H.M.	ADV
	Stephens	Boyce	ADV
	Mbatha	W.	ADV
	Ntswane	T.	ADV
	Mzizi	M.	ADV
	Yekawi	M.	ADV
	Chauke	M.	ADV
	Lucky	M.N.	ADV
	Khutsoane	B.	ADV
	Naidoo	Elton	ADV
	Guwpath	Hamraj	ADV
	Ntuli	S.	ADV
	Luthuli	Linda	ADV
	Mokoena	Silungile	ADV
	Friday	Kabuku	ADV
	Mphepya	Jonas	ADV
	Brins	Linden	ADV
	Ramosa	Shadrack	ADV
	Ramulifho	Lesley	ADV
	Gcuma	Vusumuzi Emmanuel	ADV
	Simelane	Sinikiwe	ADV
	Zulu	Nontobeko	ADV
	Msomi	Siyabonga	ADV
	Xaba	Portia	ADV
	Tshikota	T.C.	ADV
	Thabitta	L.	ADV

D : Delegate/Délégué
ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Mooshane	A.P.	ADV
	Gugulethu	H.M.	ADV
	Masilela	Rose	ADV
	Makwela	D.	ADV
	Ntobe	Amanda	ADV
	Seko	M.	ADV
	Nkontwana	T.	ADV
	Chabaneu	Caroline	ADV
	Mahafna	T.	ADV
	Vinger	N.J.	ADV
	Sengani	N.	ADV
	Matshanda	Wandile	ADV
	Zhela	D.	ADV
	Cele	F.	ADV
	Mokgobeng	P.	ADV
	Maeko	Nomusa	ADV
	Mzizi	Mweli	ADV
	Masozu	Mfundo	ADV
	Sha-Du	Douglas Mzwakhe	ADV
	Zulu	Nontobeko	ADV
	Mbatha	KP	ADV
	Pakkies	Mandisa	ADV
Algérie	Benchemam	M.	D
	Smail	Alili	ADV
Allemagne	Burlage	Thomas P.	D
Angola	Manuel	Nzakimuena	D
Arabie saoudite	Hakami	Ali Hassan	D
	Mosa	Ali Naser	ADV
Argentine	Duran	Gustavo Diaz	D
Bénin	Amouzou	Donne	D
	Koumagnon	T. Eliezer	ADV
	Dovonon	G. Vivien Rene	ADV
	De Souza	Aristide	ADV
Botswana	Sentle	M.	D
	Belayneh	Meshesha	ADV
	Keebine	Gobusamang	ADV
	Maroba	Oganne	ADV
	Moketo	Wilfred	ADV
	Masego	Matlhaga	ADV
Brésil	Mascimento	Luiz	D

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
Burkina Faso	Bouda	Mathieu	D
	Ouedraogo	Fulgence Edgard	ADV
	Dieguimede	Moumouni	ADV
	Pafadnam	Yarce	ADV
	Kone	Ibrahim Hassane	ADV
	Dechambenoit	Raphael Charles	ADV
Cameroun	Bakienon	Louis	ADV
	Sama Juma	Ignatius	D
	Tekou	Thomas	ADV
	Tsamo	Christien	ADV
	Mandeng	Samuel	ADV
	Kouogueu	Jean Pierre	ADV
	Mendouga	Paul Alain	ADV
	Tchuisseu	Theodore	ADV
Cap-Vert	Kaffo	Michel	ADV
	Ferreira Rodrigues	Jose Manuel	D
Chine	Ma	Tao	D
	Ngubane		ADV
Comores	Abdou Said	Madi	D
	Kassim	Ibrahim	ADV
	Topan Kam	Kamnadji	ADV
	Hassani Ali	Mohamed	ADV
	Attoumani	Mohamed	ADV
Congo	Tsassa	Fidele	D
	Hugues	Ayina	ADV
	Ondze	Henri Joel	ADV
Côte d'Ivoire	Ngomamby	Alain Gerard	ADV
	Kouassi	Abonouan Jean	D
	Alla	Jean Amani	ADV
	Attro	Firmin	ADV
	Assi	Henri Jacques Ayebi	ADV
	Agnimel	Mel Mathieu	ADV
	Capri-Traore	M.	ADV
	Kone	Sidi	ADV
	Elefteriou	Georges	ADV
	Christensen	Flemming	D
Danemark	Mourad	Kamel Mohamed	D
Égypte	Helmy	Hassan Kamel Abdel	ADV
	Érythrée	Kahsai	Paulos
Érythrée	Ghebrezghi	Mesfun	ADV
	Fassil Ogbazgi	Eden	ADV

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation	
Espagne	Herrero	Javier	D	
	Alonso Pachelo	G.	ADV	
	Martinez Castro	A.	ADV	
États-Unis	Keane	Moira	D	
	Henry	Donald	ADV	
	Jones	Dennis	ADV	
	Wilson-Hunter	Cronelia I	ADV	
	Alvarez	Louis	ADV	
	Hill	James R.	ADV	
	Creamer	Stephen	ADV	
	Moore	Gerald	ADV	
Éthiopie	Fikru	Mesfin	D	
	Fufa	Temesgen Oli	ADV	
	Deress	Berhanu A.	ADV	
	Mekonnen	Tefera	ADV	
	Zerufael	Kibreob Shimelet	ADV	
	Gulilat	Desta Lulseged	ADV	
	Soucheleau	Alain	D	
	Demichel	Jean-Claude	ADV	
France	Ravelojaona	M.	ADV	
	Catlla	Bernard	ADV	
	Koning	Yves	ADV	
	Lefevre	Patrick	ADV	
	Thebault	Bertrand	ADV	
	Neyret-Gigot	Charlotte	ADV	
	Mfoubou Moudhouma	Dieudonne	D	
	Obame-Edou	Claire	ADV	
Gabon	N'Goua	Jean-Hilaire	ADV	
	Jammeh	Abdoulie Ebrahim	D	
Gambie	Allotey	Simon	D	
Ghana	Andjorin	Chamsou	ADV	
	Taylor	Albert	ADV	
	Akatue	Emmanuel	ADV	
	Boateng	Prince Bismarck	ADV	
	Ata-Bedu	Hendrick	ADV	
	Danso	Foster	ADV	
	Haye	William S.	ADV	
	Acquah	Daniel	ADV	
	Mawusi	Oscar	ADV	
	Guinée	Diallo	Thierno Ousmane	D
		Oulare	Kalagban	ADV

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
Guinée-Bissau	Moreira	Eugenio	D
	Mendes Pereira	Marcelino Pedro	ADV
Guinée équatoriale	Azo	Abdoulaye J.P.	ADV
	Miko Angue	Leandro	D
	Nguema Mba	Leandro	ADV
	Obama	Pedro	ADV
	Abeme	A.A.	ADV
Kenya	Bolekia	Gil-Esopi	ADV
	Kuto	Chris	D
	Wesechere	Shadrack	ADV
	Enyenze	Benjamin	ADV
	Kadenge	Esolloyo John	ADV
	Njogu	Erastus	ADV
	Chocho	Truphosa	ADV
	Sospeter	Muiruri	ADV
Lesotho	Mokete	Palesa	D
	Mothibe	Simollang	ADV
	Ntholi	Manoeli	ADV
Liban	Hassoun	Sahar Ayoub	D
Libéria	BAH	Ibrahima	D
	Conteh	Alihamy Dixon	ADV
Madagascar	Douan	Clarisse	D
	Robinson	A. Eugene	ADV
	Rakotoarivony	Sylvain	ADV
Malawi	Mtilatila	Alfred	D
	Kwatani	Damiano Dixie	ADV
Mali	Sanogo	Tene Issabre	D
	Goita	Issa Salif	ADV
	Banta	Diabate	ADV
	Diallo	Salif	ADV
	Siaka	Baya	ADV
	Goro	Saliou	ADV
	Bougounno	Sanogho Khalilou	ADV
Maurice	Kinnoo	Sarupanand	D
Mauritanie	N'Gaide	Abdoulaye Abass	D
	Ivekou	A.	ADV
Mozambique	Gabriel	Antonio	D
	Jose	Cardoso	ADV
	Lucrecia C Mericia	Ndeve	ADV
	Bakari	Mustapher	ADV

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation	
Namibie	Simana	Paulo Angelina	D	
	Eiman	Christine	ADV	
	Likando	Brian	ADV	
	Eggerschwiler	Harry	ADV	
	Theart	Anton	ADV	
	Shipanga	Immanuel	ADV	
	Pule	William Norman	ADV	
	Mujetenga	Bethuel Tijao	ADV	
	Kubrcke	Ernst A	ADV	
	Gunzel	Tobias	ADV	
	Niger	Halidou	Moussa	D
		Yacouba	Boubacar	ADV
		Issa Ado	Issoufou	ADV
Boukary		Malam	ADV	
Nigéria	Aliu	Bernard Olumuyiwa	D	
	Emenalo	Boniface	ADV	
	Yahaya	Dauda	ADV	
	Ajayi	S.O.	ADV	
	Achimugu	Ojogbane Joseph	ADV	
	Sasegbon	Dele	ADV	
	Awogbami	C.	ADV	
	Demuren	Harold	ADV	
	Adedoyin	Tosin Ademola	ADV	
	Adetu	EE	ADV	
	Nkemaolam	Joyce Daniel	ADV	
	Adeyemi	AI	ADV	
	Adesola	Arowold	ADV	
	Odusele	Samuel	ADV	
	Sidi	Abdullah M.	ADV	
	Ogochukwu	I.F.	ADV	
	Bassey	Teresa	ADV	
	Emmanuel	Diala Chukwuma	ADV	
	Oman	Al Harmi	Abdul Rahim Salim	D
		Al Busaidy	Nasr Ghalib Khalifa	ADV
Ouganda	Ejua	Simon	D	
	Twijuke	J. W. Kabbs	ADV	
	Tusubira	John Kagoro	ADV	
	Okalany	John C.	ADV	
	Ochan	Alex Albinus	ADV	
	Baryomu	Vensar KR	ADV	
	Madaba	Samuel Geoffrey	ADV	
	Ruhesi	Richard	ADV	

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
Pays-Bas	Kok	Tom	D
République centrafricaine	Doumta	Isabelle	D
	Kiapo	F.	ADV
	Bondo	G.	ADV
	Gomaiaam	J.	ADV
République de Corée	Cho	Choon-Soon	D
	Yu	Kyungsoo	ADV
République démocratique du Congo	Kasanza	Richard Nyanguile	D
	Mandamuna	Joseph Kabombo	ADV
	Kasongo	B.	ADV
	Izai	Pascal	ADV
	Assice	J.	ADV
	Warin	Herve	ADV
République tchèque	Stolc	Jaromir	D
	Mika	Ladislav	ADV
République-Unie de Tanzanie	Nundu	Omari R.	D
	Onea	Saidi	ADV
	Alloo	Mumtazhussein	ADV
	Mfugale	Aspedito	ADV
	Kayombo	Valentina	ADV
	Sajan	Iqbal	ADV
	Kiroge	Abubakar	ADV
Royaume-Uni	Fleming	Paulo Angelina	D
Rwanda	Masozera	Richard	D
	Murera	James	ADV
Sao Tomé-et-Principe	Carvalho	Jose	D
Sénégal	Hane	Amadou Tidiane	D
	Fall	Papa Atoumane	ADV
	Gningue	Mamadou	ADV
	Makosso	J.P.	ADV
	Alassane	M.	ADV
	Ba	Seydou	ADV
	Kebe	Yacine	ADV
	Bessane	Mathiaco	ADV
	Ndiaye	Issa	ADV
	Bodian	Atabou	ADV
	Ndao	Magueye Marame	ADV
	Gueye	Sidy	ADV
	Mendy	David	ADV
	Diaw	Ismaila	ADV
	Ndiaye	Ndene	ADV

D : Delegate/Délégué
ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Sy Oumar	Ben Khatab	ADV
	Gafari	Bernadette	ADV
	Samake	Wodiaba	ADV
Seychelles	Fock Tave	Wilfred	D
	Samson	Esmee	ADV
Singapour	Kumar	Ashok	D
	Fernando	Mervyn	ADV
Somalie	Sheikh Ali	Mohamoud	D
	Sheikh Harun	Mohamud	ADV
	Mosupukwa	Kemitse J.	ADV
	ABDI	Ali Jama	ADV
	Wanyama	Athanas B.	ADV
Soudan	Abdel Karim	Ibrahim Abdala	D
	Ahmed	Abdel Moneim	ADV
	Alsidiq	Yahia Mustafa	ADV
Tchad	Ceubah	Guelpina	D
	N'gako	Beyadi	ADV
	Sarahoubaye	Traoungue	ADV
	Reyara	Alladoumngaye	ADV
	Orozi	A. Hassan	ADV
	Hassan	Terap	ADV
Togo	Medezi	Tagba-Damsou	D
	Atisso	A. Komlan	ADV
Tunisie	Ben Ali	Bechir	D
	Mohamed Ali	Ben Abdesselm	ADV
	Bechir	Ben Ali	ADV
Zambie	Kabalika	Chitalu	D
	Kabamba	Petronella Malama	ADV
Zimbabwe	Chawota	D.	D
	Chirongoma	A.	ADV
	Mushore	W.	ADV
<u>Organisations internationales</u>			
AASA	Morisson	John	OBS
ACI	McGinley	Anne	OBS
ARMA	Ewels	Kevin V.	OBS
ASECNA	Bondo	Gilbert	OBS
	Dovonou	Gustave	OBS
	Mahamat	Yuossouf	OBS
	Mbella Mbella	Solomon Pierre	OBS

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

LISTE DES REPRÉSENTANTS

États contractants	Nom	Prénom	Titre dans la délégation
	Tchagbele	Sadamba	OBS
	Amadou	Fadiga	OBS
	Diouf	S.	OBS
	Santanna	Abdel Nasser	OBS
	Samake	Wodiaba	OBS
	Maiga	A.A.	OBS
	Nsana	Bernard	OBS
	Clavier	Bernard	OBS
	Athanase	Ah Ouangan	OBS
	Akakpo	Clarisse	OBS
	Zoumara	Simeon	OBS
	Gom-Aiara	Jacques	OBS
	Dovonon	G. Vivien Rene	OBS
	Salambanga	François Xavier	OBS
	Kiapo	François Alexandre	OBS
	Sissoko	Mamadou	OBS
	Veillard	Alain	OBS
	Courbin	Jacques	OBS
	Ayina Akilotan	Cumbi Hugues	OBS
CAFAC	Djibo	Boubacar	OBS
COMESA	Gilbert	Maeti	OBS
EASA	Lièvre	Grégory	OBS
	Morales	Juan	OBS
EUROCONTROL	Bozsa	Istvan	OBS
IATA	Konate	Gaoussou	OBS
	Zo'o-Minto'o	Prosper	OBS
	Comber	Michael	OBS
IFALPA	Hassoun	Mohamad Kheir	OBS
	Bollweg	Carl	OBS
IFATCA	Nkondokaya	Henry Peter	OBS
IFATSEA	Lazar	Youssef	OBS
ISSG	Andjorin	C.D.	OBS
Nations Unies	Divounguy	Serge	OBS
	Petrunnov	E.	OBS
OMM	Khambule	G.E.	OBS
PAM	Akerstrom	L.C.	OBS
	Sibraiar	Mario	OBS
SADC	Majakwara	Jonathan	OBS
SITA	Woldemichael	Getaneh Desta	OBS

D : Delegate/Délégué
 ALT : Alternate/Suppléant

ADV : Adviser/Conseiller
 OBS : Observer/Observateur

	RECOMMANDATIONS	PAGE
3/1	Participation de l'OACI à la mise en œuvre des projets d'aviation civile	3-3
3/2	Mise en œuvre du Programme ACIP	3-5
3/3	Approche fondée sur les performances et mesure des performances	3-8
4/1	Mise en œuvre des éléments cruciaux en matière de sécurité	4-2
4/2	Supervision améliorée	4-3
4/3	Programme national de sécurité	4-3
4/4	Mise en œuvre du système ADREP/ECCAIRS	4-3
4/5	Établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents	4-4
4/6	Enquêtes sur les incidents ATS et communication de renseignements complets aux parties concernées	4-5
4/7	Compte rendu des incidents ATS	4-5
4/8	Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)	4-8
4/9	Les programmes COSCAP en Afrique	4-9
5/1	Méthodologie de planification régionale en matière de sécurité	5-3
5/2	Engagement des gouvernements et de l'industrie à coopérer	5-4
5/3	Capacité de supervision de la sécurité	5-4
5/4	Création d'équipes régionales de sécurité de l'aviation	5-4
5/5	Le Programme de coopération technique de l'OACI pour la Région AFI	5-8
5/6	Appui aux États dans leurs responsabilités de supervision	5-9
5/7	Élaboration et mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité	5-10
5/8	Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique	5-12
5/9	Coordination et harmonisation de l'assistance	5-15

	RECOMMANDATIONS	PAGE
5/10	Programme de travail de l'ACIP	5-17
5/11	Analyse d'écart	5-17
5/12	Projets prioritaires	5-17
5/13	Suivi et surveillance continue de la viabilité des projets de mise en œuvre	5-18
5/14	Établissement d'équipes de sécurité complémentaires	5-18
6/1	Cadre de performance régional	6-2
6/2	Cadre de performance national	6-3
6/3	Restructuration du plan régional de navigation aérienne	6-3
6/4	Réorganisation de l'APIRG	6-3
6/5	Mise en œuvre du nouveau formulaire de plan de vol OACI	6-4
6/6	Méthode d'évaluation de la sécurité opérationnelle	6-5
6/7	Création d'un Groupe d'action tactique (GAT)	6-6
6/8	Activités de surveillance et de suivi du minimum de séparation verticale réduit (RVSM)	6-7
6/9	Objectifs de performance de la navigation fondée sur les performances (PBN)	6-8
6/10	Soutien de la mise sur pied d'un bureau OACI des procédures de vol pour l'Afrique	6-10
6/11	Mise en œuvre du WGS-84 et des eTOD	6-11
6/12	Mise en œuvre complète de la Zone de routes RNAV aléatoires de l'océan Atlantique (AORRA)	6-12
6/13	Publication des procédures d'approche RNP fondées sur le GNSS	6-12
6/14	Assistance de l'OACI sur les questions juridiques et réglementaires liées à la mise en œuvre de procédures d'approche GNSS	6-13
6/15	Encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du QMS dans la Région AFI	6-14

	RECOMMANDATIONS	PAGE
6/16	Soutien technique et financier pour la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité dans la Région AFI	6-15
6/17	Mise en œuvre des avertissements et prévisions de région terminale, communication des prévisions du SMPZ, optimisation des échanges de données OPMET et formation du personnel de météorologie	6-15
6/18	Suivi AFISNET	6-17
6/19	Planification, mise en œuvre et exploitation de réseaux de microstations (VSAT) dans la Région AFI	6-17
6/20	Amélioration des communications air-sol hautes fréquences (HF) dans la Région AFI par l'utilisation des prévisions de propagation ionosphérique	6-19
6/21	Spectre de fréquences	6-19
6/22	Établissement d'arrangements relatifs à des services de recherches et sauvetage (SAR) sous-régionaux	6-22
6/23	Mise en œuvre de la certification des aéroports et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) aux aéroports	6-24
6/24	Modification de la composition du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG)	6-27
6/25	Correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI	6-28
6/26	Approche collaborative de la planification des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) tenant compte de l'environnement	6-29
6/27	Planification de la préparation aux pandémies dans le secteur de l'aviation	6-32
6/28	Mise en œuvre d'un projet de coopération technique de l'OACI relatif à un système ATM mondial	6-33

(LES ALLOCUTIONS SERONT PUBLIÉES DANS LE RAPPORT À COUVERTURE BLEUE)

Point 1 : Adoption du projet d'ordre du jour (Comité général)

1.1 La réunion adopte l'ordre du jour approuvé par la Commission de navigation aérienne pour la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (SP AFI/08). Il n'a pas été proposé d'ajout.

Point 1 : Adoption du projet d'ordre du jour (Comité général)

Point 2 : Bref exposé des méthodes de travail de la réunion (Comité général)

Point 3 : Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Comité général)

Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)

- état actuel de la sécurité de l'aviation dans la région ;
- examen des activités régionales/sous-régionales actuelles, notamment les initiatives des États, des donateurs, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'OACI en matière d'assistance

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

- examen des activités proposées dans le domaine de la sécurité de l'aviation sur la base des principes du GASP ;
- nécessité d'harmoniser et de développer les initiatives actuelles dans le domaine de la sécurité de l'aviation ;
- convenir d'un plan d'action adapté et unifié visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI sur la base du programme de travail du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) ;
- processus en vue de rationaliser et de coordonner la fourniture d'assistance bilatérale ou multilatérale par l'intermédiaire du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique* ;
- convenir d'un système de suivi de la mise en œuvre des activités liées à la sécurité

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

- déterminer les principales carences en matière de navigation aérienne dans la région ;
- examiner les activités régionales/sous-régionales de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne, notamment les initiatives des États, des donateurs, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'OACI en matière d'assistance ;

- définir des objectifs régionaux de performance de la navigation aérienne sur la base des principes du GANP ;
- convenir de programmes de travail complets avec des échéances et des jalons permettant d'atteindre les objectifs de performance définis ;
- convenir d'une formule d'élaboration de plans d'action nationaux destinés à appuyer les programmes de travail régionaux ;
- convenir des suites à donner dans le cadre du processus PIRG (groupe régional de planification et de mise en œuvre)

Point 7 : Approbation des éléments de rapport (Comité général)

Point 8 : Questions diverses (Comité général)

Point 2 : Bref exposé des méthodes de travail de la réunion (Comité général)

2.1 La cérémonie d'ouverture, qui comprenait des allocutions prononcées par des responsables de haut niveau, a eu lieu le lundi 24 novembre 2008, à la première séance plénière. Le Comité général a aussi examiné les points 1, 2 et 3 de l'ordre du jour. Le mardi 25 novembre, la réunion s'est divisée en deux comités, un sur la sécurité et un sur l'efficacité, pour examiner les points 4, 5 et 6. Ces deux comités se sont réunis jusqu'au vendredi 28 novembre. Une seconde séance plénière s'est tenue le samedi 29 novembre, dernier jour de la réunion, pour l'examen des points 7 et 8.

2.2 Il a été convenu que la réunion comprendrait un Comité général et deux comités techniques (le Comité sur la sécurité et le Comité sur l'efficacité). Le Comité général a été l'organe principal de la réunion et avait la responsabilité de formuler les directives et les principes de fonctionnement destinés à orienter les travaux de la réunion dans son ensemble. Les participants aux comités techniques étaient des experts dans les domaines de la sécurité des vols, de l'exploitation, de la navigabilité et de la navigation aérienne, dûment autorisés à prendre des décisions.

2.3 Les travaux de cette réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) ont été abordés d'une façon différente par rapport aux RAN précédentes. Essentiellement, la réunion a fait une large place à la sécurité. Dans le domaine de l'efficacité, elle n'a pas procédé à un examen ni à un amendement du plan régional de navigation aérienne. Pour chaque point de l'ordre du jour et ses sous-points, des notes de travail de base produites par le Secrétariat de l'OACI ont donné les orientations stratégiques et éléments d'information nécessaires pour établir le cadre et aider à l'avancement des travaux sur la question à l'étude.

2.4 Les notes du Secrétariat proposaient aussi des programmes de travail, avec des échéances, fondés sur la réalisation des objectifs de performance, conformément au Plan mondial de navigation aérienne (GANP), au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et au Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.

2.5 Le dernier jour de la réunion, la séance plénière a été saisie des éléments de rapport sur le point 7. Les modifications éventuellement apportées au rapport final feront l'objet d'un rectificatif et seront communiquées par le Secrétariat de l'OACI dans les trois semaines après la fin de la réunion.

2.6 La réunion a pris note de son organisation et de sa structure, suivant les *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne* (Doc 8144), et approuvé le calendrier d'examen des points de l'ordre du jour. L'attention des participants a été appelée sur les décisions suivantes, prises par le Conseil ou par la Commission de navigation aérienne, au sujet de certaines procédures d'organisation :

a) Langues de travail

Les travaux de la réunion se déroulent en français et en anglais.

b) Ordre du jour

Les notes SP AFI/08-WP/1 et SP AFI/08-WP/2 contiennent respectivement l'ordre du jour de la réunion et des notes explicatives sur les divers points de l'ordre du jour.

Point 3 : Aperçu du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Comité général)

3.1 Au titre du point 3 de l'ordre du jour, la réunion est informée que l'Assemblée de l'OACI, à sa 36^e session, a instamment prié les États contractants de la Région AFI de s'engager dans la réalisation des buts et objectifs du Plan régional AFI de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et à faire preuve d'une transparence constante quant aux progrès réalisés (cf. Résolution A36-1 : *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*) et a décidé que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) constituera le cadre dans lequel les plans régionaux et sous-régionaux de mise en œuvre seront exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale (cf. Résolution A36-7 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité*). À ce sujet, au titre du point 3, la réunion reçoit un aperçu du Plan AFI et du GASP étant donné qu'ils serviront de base à ses travaux.

Aperçu du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

3.2 La réunion rappelle que le GANP décrit une stratégie visant à produire des avantages à court et à moyen terme dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM) en se fondant sur les possibilités actuelles et prévues des aéronefs et de l'infrastructure ATM. Le Plan contient des indications sur les améliorations qu'il faut apporter à l'ATM pour assurer une transition uniforme au système ATM envisagé dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854). Compte tenu du GANP, la planification devrait être axée sur des objectifs de performance précis s'appuyant sur un ensemble d'« initiatives du Plan mondial » qui permettent de concrétiser les objectifs de performance (déterminés par un processus analytique) propres aux besoins particuliers des divers États, régions, zones ATM homogènes et grands courants de trafic.

3.3 La réunion rappelle que l'objectif du GASP est de réduire le risque d'accident d'aviation civile en fournissant un cadre de référence commun à l'ensemble des parties prenantes afin de permettre une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et d'aider à coordonner et à orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité dans le monde. Au niveau de l'OACI, le GASP définit la méthodologie et l'orientation nécessaires pour mettre en œuvre l'Objectif stratégique de l'Organisation en matière de sécurité. Il sera utilisé pour planifier les initiatives de sécurité, en établir l'ordre de priorité et mesurer leurs résultats. La réunion note que le GASP est fondé sur les trois principes suivants : il intègre la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) mise au point par le Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité (ISSG), afin d'assurer la participation de tous les acteurs ; il définit douze *initiatives de sécurité mondiale* (GSI) qui appuient la mise en œuvre de l'Objectif stratégique de l'OACI concernant la sécurité, y compris un ensemble de meilleures pratiques, de paramètres et de degrés de maturité indiqués dans la GASR ; il fait appel à un processus de planification qui vise à ce que les États et l'industrie adoptent une approche en collaboration pour l'établissement de plans d'action régionaux, sous-régionaux et nationaux d'amélioration de la sécurité.

3.4 La réunion note les travaux que l'OACI a réalisés afin d'harmoniser la planification mondiale en matière de sécurité et d'efficacité et rappelle que le GANP et le GASP constituent un cadre de référence commun pour l'ensemble des acteurs, qui vise à permettre une approche non seulement cohérente et intégrée mais aussi proactive de la planification dans les domaines de l'efficacité et de la

sécurité de l'aviation ainsi qu'à faciliter la coordination d'un programme mondial pour les travaux de l'OACI dans ces domaines. Elle note aussi que le GANP et le GASP reposent tous deux sur un haut niveau de coopération et de coordination entre les États contractants et les parties prenantes. Les deux documents ont été utilisés en parallèle avec le Plan AFI comme base pour les travaux de la réunion.

Le rôle du Programme de coopération technique de l'OACI

3.5 La réunion rappelle que les défis auxquels est confrontée l'aviation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) sont nombreux et complexes, quoique de nature similaire, ce qui révèle l'existence de graves carences aux niveaux des États et des fournisseurs de services. Malgré une volonté politique générale d'avancer vers un transport aérien durable, sûr et efficace, beaucoup d'États continuent d'avoir de grandes difficultés à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales en raison d'un manque de ressources humaines, techniques et/ou financières.

3.6 Un bon nombre d'autorités de l'aviation civile ont déjà pris des mesures pour remédier à leurs lacunes, compte tenu des priorités nationales et sans assistance externe. Lorsque cela se révèle impossible, les gouvernements cherchent à obtenir une aide extérieure de la part de l'industrie aéronautique, une aide bilatérale de la part de donateurs du secteur public et du secteur privé, et un financement sous forme de prêts de la part d'institutions financières.

3.7 La réunion note que le Programme de coopération technique de l'OACI est un outil établi de longue date, puissant et d'un bon rapport coût-efficacité, pour les États, les donateurs, les institutions financières et l'industrie, qui aide à l'application concrète de mesures visant à remédier, d'une façon coordonnée, neutre, objective et transparente, aux carences mises en évidence.

3.8 Les services qu'offre la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI comprennent le recrutement d'experts internationaux et de spécialistes nationaux, la formation, le développement ou la modernisation d'organismes de formation et l'acquisition d'équipements et de services.

3.9 La réunion note que l'OACI exécute les projets en étroite coordination avec les donateurs, et conformément aux conditions qu'ils ont fixées pour ce qui est de l'utilisation des fonds mis à disposition, et qu'elle prend la responsabilité d'assurer des mises en œuvre juridiquement acceptables et satisfaisantes sur les plans technique et économique, grâce à un mécanisme complet d'appui, de suivi et de compte rendu.

3.10 La réunion rappelle que l'Assemblée de l'OACI, à sa 36^e session, a adopté l'« Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI » (cf. Résolution A36-17 de l'Assemblée), qui recommande aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile, en appelant leur attention sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de fournir une coopération technique aux pays en développement dans le domaine de l'aviation civile.

3.11 La réunion reconnaît l'importance du rôle du Programme de coopération technique de l'OACI et est d'avis que les États devraient envisager de faire appel à la TCB de l'OACI comme agent d'exécution des projets, après avoir pris en compte la compétitivité de sa proposition.

3.12 En conséquence, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 3/1 — Participation de l'OACI à la mise en œuvre des projets d'aviation civile

Il est recommandé que, conformément aux dispositions de la Résolution A36-17 de l'Assemblée :

- a) les États envisagent d'associer l'OACI comme agent d'exécution de leurs projets d'aviation civile et en informent les éventuels donateurs et institutions de financement, selon qu'il convient ;
- b) les donateurs et les institutions de financement envisagent de faire appel aux services de coopération technique de l'OACI pour la mise en œuvre de leurs programmes d'assistance à l'aviation civile.

Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)*

3.13 La réunion examine l'aperçu du Plan AFI de l'OACI. Cet aperçu sert de base aux débats et aux suites à donner figurant dans les notes de travail que le Comité sur la sécurité doit examiner au titre du point 5 de l'ordre du jour.

3.14 L'OACI a élaboré le Plan AFI pour répondre à des préoccupations sur la sécurité de l'aviation et pour aider les États africains à s'acquitter de leurs obligations internationales en matière de supervision de la sécurité. Le Plan AFI a été sanctionné par une conférence de haut niveau tenue à Montréal en septembre 2007 et présenté à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI (18 – 28 septembre 2007), qui, notamment, a chargé le Conseil et le Secrétaire général de mettre en œuvre le plan le plus tôt possible.

3.15 Par la suite, le Secrétaire général a établi le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) en vue de la réalisation des objectifs du Plan AFI et nommé les membres du Comité directeur de l'ACIP, chargé de superviser les travaux du programme. Le Comité directeur, formé de représentants de neuf États contractants de l'OACI et de six membres provenant de l'industrie et d'organisations internationales, s'est déjà réuni deux fois et a présenté des orientations pour l'exécution de l'ACIP.

3.16 La réunion est informée que le Comité directeur a analysé les mérites des trois points d'intervention identifiés par le Secrétariat comme base du programme de travail ACIP. Le Comité directeur a approuvé les trois points d'intervention et indiqué qu'ils devraient être mis en œuvre dès que possible. En ce qui concerne le point 1 — *Permettre aux États de mettre sur pied et de tenir à jour un système viable de supervision de la sécurité*, le Comité directeur a demandé que :

- a) l'OACI encourage activement les États et les organisations à fournir à l'ACIP des renseignements sur les activités d'assistance actuelles et prévues pouvant faciliter la réalisation des objectifs du programme. Cet inventaire, sous forme de base de données, devrait constituer la base de la coordination des projets de la Région AFI réalisés dans le cadre du programme ;

- b) l'ACIP désigne des groupes d'États pour participer à un exercice de mise en œuvre du GASP ;
- c) l'ACIP utilise l'analyse d'écart effectuée à la fin de l'exercice GASP comme base pour la hiérarchisation de ses activités ;
- d) l'ACIP fournisse l'appui nécessaire à l'organisation et à la tenue d'ateliers GASP ;
- e) l'ACIP fournisse les orientations et l'appui nécessaires à l'exécution des mesures issues de l'analyse d'écart.

3.17 En ce qui concerne le point 2 — *Aider les États à résoudre les carences constatées dans des délais raisonnables*, le Comité directeur a demandé que :

- a) l'ACIP assure une coordination et une coopération étroites avec l'industrie et les autres acteurs afin de renforcer la culture de la sécurité de l'aviation des fournisseurs de services ;
- b) l'ACIP favorise et encourage la coopération régionale dans le cadre des structures régionales existantes telles que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) afin d'aider les États, dans leurs régions respectives, à corriger les carences constatées ;
- c) l'ACIP favorise et facilite la coopération entre les centres régionaux de formation aéronautiques en place et tire parti de ces centres dans des activités visant directement à augmenter la capacité des États de corriger les carences constatées.

3.18 Pour ce qui est du point 3 — *Renforcer la culture de la sécurité de l'aviation des fournisseurs africains de services aéronautiques*, le Comité directeur a demandé que :

- a) l'ACIP aide à renforcer les cultures de sécurité et applique une approche holistique à la mise en œuvre des activités ;
- b) la haute direction des fournisseurs de services suive aussi les cours, séminaires et ateliers prévus de formation aux systèmes de gestion de la sécurité ;
- c) l'ACIP mette l'accent sur le fait que l'obligation des États d'élaborer et de mettre en place des programmes de sécurité comprend l'obligation pour les fournisseurs de services d'établir un système de gestion de la sécurité (SGS) ;
- d) l'ACIP insiste sur le fait que l'obligation d'établir un SGS s'étend à tous les transporteurs aériens, exploitants d'aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne, qu'ils soient ou non membres d'organisations internationales ou régionales.

3.19 L'OACI a lancé l'exécution du programme de travail du Plan AFI conformément aux directives et instructions du Comité directeur approuvées par le Conseil. Elle a ainsi accompli les activités suivantes :

- a) avec l'appui de l'ISSG et des gouvernements hôtes, des ateliers sur la GASR ont eu lieu à Abuja (Nigéria) du 14 au 16 avril 2008, Arusha (Tanzanie) du 12 au 15 août 2008 et Ouagadougou (Burkina Faso) du 11 au 13 novembre 2008. Il est prévu de tenir un autre atelier immédiatement après la réunion AFI RAN, à Maputo (Mozambique) du 1^{er} au 5 décembre 2008 ;
- b) une analyse d'écart s'appuyant sur le GASP et la GASR a été réalisée dans les États membres de Groupe de l'accord de Banjul (BAG) et les États de la Région Afrique orientale. Les résultats de cette analyse serviront à l'élaboration de programmes/projets efficaces et viables visant à permettre aux États de mettre en place un système national et/ou régional de supervision de la sécurité efficace et durable ;
- c) l'ACIP a élaboré un modèle/manuel pour un programme national de sécurité (PNS) adapté aux besoins des États africains ;
- d) un séminaire/atelier sur le PNS et un cours de formation sur les SGS utilisant le nouveau manuel sur le PNS et une version actualisée du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) ont été donnés à Addis-Abeba (Éthiopie) du 23 septembre au 3 octobre 2008. Le séminaire/atelier comprenait un cours de sensibilisation à la gestion de la sécurité, d'une durée d'une journée, destiné aux cadres supérieurs des autorités de l'aviation civile et aux fournisseurs africains de services aéronautiques (compagnies aériennes, fournisseurs de services de la circulation aérienne et aéroports).

3.20 Plusieurs participants demandent que quelques séminaires et ateliers soient donnés en portugais lorsque cela est utile et possible. La réunion note que l'ACIP s'efforcera de donner des ateliers et des séminaires en portugais, à la condition que l'État hôte assure le soutien linguistique.

3.21 La réunion convient que pour permettre à l'OACI de mener à bien la mise en œuvre du programme, il est indispensable que les États contractants de la Région AFI renforcent leur coopération à l'échelle régionale afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles et qu'ils s'engagent à réaliser les idéaux du Plan AFI envisagés dans la Résolution A36-1 de l'Assemblée (voir l'appendice ci-joint). Elle estime aussi qu'il est essentiel que toutes les parties prenantes coopèrent pleinement avec le programme établi pour donner effet au Plan AFI et convient de la recommandation suivante :

Recommandation 3/2 — Mise en œuvre du Programme ACIP

Il est recommandé que la Réunion spéciale AFI RAN encourage les États de la Région AFI à tirer pleinement parti du programme établi pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région et encourage l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui portent sur les priorités déterminées suite à l'analyse d'écart réalisée par l'ACIP en coopération avec toutes les parties prenantes.

Bureaux régionaux et groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

3.22 La réunion est saisie de propositions visant à renforcer globalement les bureaux régionaux AFI compte tenu des besoins liés aux initiatives en matière de sécurité et des besoins de la région. Les propositions comportent aussi des ajustements budgétaires au sein de l'OACI ainsi que des

modifications concernant l'utilisation des ressources OACI spécifiques, y compris là où les ressources se trouvent. Ces propositions ont pour but de renforcer le programme régional AFI. Dans le même ordre d'idées, la réunion examine les processus actuels de planification régionale et les activités des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), notamment leurs nom, composition, mandat, domaines d'activité et structure de compte rendu.

3.23 Comme suite à ses délibérations, la réunion est informée que le Conseil de l'OACI, par l'intermédiaire d'un groupe de travail spécial sur l'efficacité, est déjà en train d'examiner les activités, structure et ressources, entre autres, des bureaux régionaux. De plus, la Commission de navigation aérienne de l'OACI, par l'entremise d'un groupe de travail examinant actuellement les activités des PIRG, s'occupe déjà de leurs mandats, processus de compte rendu et programmes de travail. Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient que les renseignements qui lui ont été présentés et les notes de travail connexes devraient être renvoyés aux groupes de travail du Conseil et de la Commission comme éléments pour leurs travaux.

Approche fondée sur les performances et mesure des performances

3.24 La réunion convient que l'emploi d'une approche fondée sur les performances pour la planification des services de navigation aérienne et de la sécurité de l'aviation offre une occasion de renforcer l'engagement de l'ensemble du continent à améliorer la sécurité et l'efficacité, en vue de résoudre les carences et de s'attaquer aux problèmes cruciaux, et que l'objectif visé devrait être de produire un rapport exhaustif proposant une batterie de programmes de travail fondés sur des objectifs de performance, avec résultats mesurables et paramètres. Cela facilitera la gestion régionale et mondiale ainsi que l'assistance technique et financière et définira un ensemble complet et étayé de besoins et d'exigences pour la Région AFI.

3.25 Il est noté que l'approche de la planification fondée sur les performances découle des exigences de l'environnement axé sur les résultats vers lequel l'OACI, l'industrie et les États se dirigent sans relâche. Le Doc 9854 énonce avec clarté les attentes de la communauté ATM. Onze de ces attentes, appelées « domaines essentiels de performance » (KPA), y sont énumérées. Pour appuyer cette approche, un manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne (Doc 9883) a été élaboré, qui définit étape par étape une façon d'aborder la planification fondée sur les performances, compte tenu des KPA. Le GASP établit aussi la base pour la mesure des performances de sécurité.

3.26 L'approche fondée sur les performances repose sur les principes suivants :

- a) forte focalisation sur les résultats souhaités/nécessaires par l'adoption d'objectifs et de cibles de performance ;
- b) processus décisionnel informé, axé sur les résultats souhaités/nécessaires ;
- c) décisions fondées sur les faits et les données.

3.27 Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient qu'il serait plus facile de bien améliorer le système aéronautique dans la Région AFI si des modalités pertinentes, réalistes et efficaces de mesure des performances étaient mises en œuvre. Il est noté qu'une approche fondée sur les performances nécessite d'évaluer périodiquement les réalisations en examinant les performances, ce qui suppose des moyens adaptés de mesure des performances et de collecte des données. À ce chapitre, il est

convenu qu'il faut parvenir à un consensus sur les résultats souhaités de la gestion des performances, en termes de performances à réaliser.

3.28 La réunion constate qu'il est nécessaire que la communauté aéronautique participe au processus fondé sur les performances et qu'une culture de la communication des données est indispensable. De plus, il faut s'occuper de la question d'une bonne gestion des aspects relatifs à la divulgation et à la confidentialité. Sur une base régulière, les données doivent être condensées en un petit nombre d'indicateurs qui aident à comprendre les performances du système.

3.29 La réunion prend connaissance de l'approche étape par étape de la planification fondée sur les performances, décrite dans le Doc 9883.

- a) Étape 1 : Définir/examiner la portée, le contexte et les souhaits/attentes généraux ;
- b) Étape 1.1 : Définir la portée ;
- c) Étape 1.2 : Définir le contexte ;
- d) Étape 1.3 : Déterminer les souhaits et les attentes ;
- e) Étape 2 : Déterminer les possibilités et les problèmes et fixer les objectifs ;
- f) Étape 2.1 : Dresser une liste des possibilités et problèmes actuels et futurs qui nécessitent une attention sur le plan de la gestion des performances ;
- g) Étape 2.2 : Concentrer les efforts en définissant et hiérarchisant les objectifs de performance selon les besoins ;
- h) Étape 3 : Chiffrer les objectifs ;
- i) Étape 3.1 : Définir comment la progression vers la réalisation des objectifs de performance sera mesurée et les données à utiliser à cette fin ;
- j) Étape 3.2 : Définir le rythme de progression souhaité en termes de performances de base et de performances visées ;
- k) Étape 4 : Choisir des solutions pour tirer parti des possibilités et résoudre les problèmes ;
- l) Étape 4.1 : Choisir les facteurs déterminants de la réalisation des performances visées ;
- m) Étape 4.2 : Trouver des solutions pour tirer parti des possibilités et atténuer les effets des moteurs choisis et des facteurs d'entrave ;
- n) Étape 4.3 : Choisir un ensemble suffisant de solutions ;
- o) Étape 5 : Mettre en œuvre les solutions ;

p) Étape 6 : Évaluer la réalisation des objectifs.

3.30 Il est noté qu'à bien des égards, la réunion est en train de faire les premiers pas en vue de la réalisation des étapes 1 à 5 ; toutefois, pour l'étape 6, il faut convenir d'un ensemble de paramètres sur la base des KPA.

3.31 Outre ce qui précède, la réunion rappelle que l'OACI est en train d'adopter une approche axée sur les résultats pour ses travaux et qu'il est donc important que toutes les activités et tous les programmes de travail soient liés au Plan d'activités (et aux produits attendus qui y figurent) afin d'assurer la cohérence de la stratégie et la traçabilité jusqu'aux résultats mondiaux précédemment convenus. Pour tenir compte à la fois de l'approche de la planification de la mise en œuvre fondée sur les performances et de l'approche axée sur les résultats de l'OACI, des fiches du cadre de performance (FCP) sont proposées pour servir de guide dans le processus de planification dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité.

3.32 À l'issue des délibérations, la réunion convient qu'il est crucial d'établir un ensemble initial de paramètres pour mesurer les performances dans la région ; en conséquence, elle convient d'adopter la recommandation ci-après :

Recommandation 3/3 — Approche fondée sur les performances et mesure des performances

Il est recommandé que l'APIRG et les groupes de sécurité régionaux établissent des indicateurs qui soient spécifiques, mesurables, réalisables, pertinents et liés au facteur temps et qu'ils les relient à la case appropriée des fiches du cadre de performance (FCP), en utilisant les paramètres suivants et/ou d'autres paramètres jugés appropriés pour le continent africain (voir les appendices aux rapports sur les points 5 et 6 de l'ordre du jour) :

Sécurité

- a) Sécurité-1 : Nombre d'accidents mortels ;
- b) Sécurité-2 : Nombre de morts ;
- c) Sécurité-3 : Taux d'accidents de la Région AFI par rapport à la moyenne mondiale ;
- d) Sécurité-4 : Nombre d'accidents et d'incidents graves qui ont été signalés à l'OACI (sous forme de pourcentage du nombre total d'accidents et incidents à signaler connus de l'OACI) ;

Efficacité

- a) Rapport coûts-efficacité-1 : Total coût d'exploitation plus coût du capital, divisé par le nombre de vols IFR ;
- b) Capacité-1 : Capacité aéroportuaire quotidienne moyenne pour un groupe de 35 aéroports, mesurée sous forme de moyenne mobile sur 5 ans ;

- c) Efficacité-1 : Économies de carburant estimatives (par rapport à 2000) ;
- d) Efficacité-2 : Nombre de routes PBN/nombre d'approches APV vers des extrémités de piste ;
- e) Environnement-1 : Production de CO₂ ;

et que

l'OACI assure une coordination avec les États, les organisations et les parties prenantes de la région pour collecter et traiter les données permettant de mesurer les paramètres, en tirant parti le plus possible des données existantes et des initiatives en cours.

Questions diverses

3.33 Lors de la séance plénière d'ouverture, durant l'examen des questions diverses, un État a demandé que la réunion se penche sur une question ne figurant pas à son ordre du jour. Le Président et l'OACI ont informé la délégation que cette question n'était pas inscrite à l'ordre du jour de la réunion et qu'elle ne serait pas examinée par le Comité général ni par les comités subsidiaires. L'OACI a toutefois indiqué que les États contractants peuvent faire une courte déclaration sur tout sujet et en joindre le texte au rapport de la réunion. En l'occurrence, deux déclarations sont présentées en appendice au rapport.

APPENDICE**A36-1 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique**

L'Assemblée,

Considérant qu'il est indispensable d'accroître les efforts coordonnés déployés sous la conduite de l'OACI pour réduire les graves carences de la Région Afrique – Océan Indien (AFI) qui nuisent aux activités et à la poursuite du développement de l'aviation civile internationale,

Notant que le Conseil de l'OACI a déjà pris des mesures pour résoudre les problèmes de sécurité par l'établissement d'un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI),

Reconnaissant que de nombreux États contractants de la Région AFI ne disposent peut-être pas des ressources techniques ou financières nécessaires pour respecter les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et qu'en conséquence, ils doivent compter sur l'OACI et d'autres parties prenantes pour des compétences et de l'assistance,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes qui apportent de l'aide aux États de la Région AFI,

Reconnaissant que l'OACI aura peut-être besoin de ressources supplémentaires pour bien s'acquitter de son rôle de coordination,

Considérant la volonté de la communauté internationale d'aider la Région AFI à donner, dès que possible, un contenu concret et solide au Plan AFI,

1. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de s'engager dans la réalisation des buts et objectifs du Plan AFI et dans une transparence constante quant aux progrès réalisés ;
2. *Encourage* les États contractants de la Région AFI à renforcer la coopération dans la région afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles dans le cadre de projets régionaux et sous-régionaux dans tous les secteurs de l'aviation civile, en accordant une haute priorité au domaine de la supervision de la sécurité ;
3. *Charge* le Conseil d'aviser les États, l'industrie et les donateurs des projets prioritaires découlant de l'analyse d'écart, effectuée conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
4. *Encourage* tous les États contractants, l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités identifiées grâce à une analyse d'écart qui doit être conforme aux principes du GASP et aux autres principes énoncés dans le Plan AFI ;
5. *Charge* le Conseil d'établir un mécanisme pour recevoir les contributions volontaires des parties qui souhaitent participer à la coordination du Plan par l'OACI ou à la mise en œuvre des activités entreprises dans le cadre du Plan AFI ;

6. *Charge* le Conseil de coordonner les contributions en vue de la mise en œuvre du Plan AFI ;
7. *Charge* le Conseil de veiller au renforcement du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et objectifs du Plan, afin de parvenir à une amélioration soutenue de la sécurité des vols dans la Région AFI, et d'affecter en conséquence des ressources aux bureaux régionaux pertinents ;
8. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI conformément aux principes et pratiques de la gestion des programmes et du plan d'activités ;
9. *Charge* le Conseil de suivre la mise en œuvre dans la Région AFI, d'en mesurer l'avancement tout au long du triennat et de lui rendre compte à sa prochaine session des progrès réalisés ;
10. *Charge* le Conseil de veiller au développement continu de nouvelles modalités de travail combinant les capacités des directions au siège et les ressources des bureaux régionaux, des États contractants et des parties prenantes de l'industrie.

Point 4 : État actuel de la sécurité de l'aviation et des activités connexes dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) (Comité sur la sécurité)

4.1 Au titre du point 4 de l'ordre du jour, la réunion se penche sur l'état de la sécurité dans la Région AFI. Elle examine des statistiques d'accidents et un recueil de comptes rendus d'audit de supervision de la sécurité. Elle examine également les tendances décelées dans les données d'accidents et les carences, ainsi que le niveau de notification des événements par les États de la région. Elle étudie aussi la possibilité d'une mise en commun des ressources dans les régions aux fins de l'exécution des enquêtes sur les accidents et les incidents.

4.2 La réunion examine les activités régionales/sous-régionales en cours dans le domaine de la sécurité de l'aviation, notamment les initiatives des États, des donateurs, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'OACI en matière d'assistance. Le débat aide à créer le cadre pour les délibérations au titre du point 5.

État actuel de la mise en œuvre des éléments cruciaux en matière de sécurité des systèmes de supervision de la sécurité dans la région

4.3 La réunion prend note de l'état actuel de la mise en œuvre, par les États de la Région AFI, des éléments des systèmes de supervision de la sécurité qui sont cruciaux pour la sécurité, à partir des rapports du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). L'analyse présentée met aussi en parallèle cet état de mise en œuvre et les données d'accidents disponibles dans le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI. Cette analyse est fondée sur les rapports de plus de 68 % des États AFI, ce qui est considéré comme un échantillon acceptable.

4.4 La réunion rappelle que les huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité correspondent aux domaines suivants : législation aéronautique de base, règlements d'exploitation spécifiques, système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité, qualifications et formation du personnel technique, procédures et indications techniques, obligations en matière de délivrance de licences et de certification, obligations de surveillance et résolution des problèmes de sécurité. L'OACI aide les États à déterminer, signaler et corriger les carences des éléments cruciaux en matière de sécurité de leurs systèmes de supervision de l'aviation civile grâce au programme USOAP. D'après les données de ce programme, il y a tout lieu de croire que le degré de non-mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité est très élevé dans la Région AFI.

4.5 L'analyse des résultats des audits effectuée par l'USOAP a mis en évidence un lien très fort entre quatre des éléments cruciaux et les taux d'accidents. Vu le haut degré de non-mise en œuvre de sept des huit éléments cruciaux dans la Région AFI et le lien révélateur avec les taux d'accidents, la réunion estime que les États de la Région AFI devraient s'engager à améliorer le niveau de leur mise en œuvre des huit éléments cruciaux, à veiller à ce que le personnel et les organismes qui mènent des activités aéronautiques sur leur territoire remplissent les conditions établies avant d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'une autorisation ou d'une approbation et à assurer une surveillance efficace de leur industrie du transport aérien, ce qui comprend la capacité de déterminer et de résoudre les carences en matière de sécurité. Au cours des délibérations, il est fait remarquer qu'il est important que tous les éléments cruciaux soient mis en œuvre par les États. En outre, il est constaté que la mise en œuvre de l'élément crucial 4 (qualifications et formation du personnel technique) est une condition préalable à la

mise en œuvre des autres éléments cruciaux. Sur cette base, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4/1 — Mise en œuvre des éléments cruciaux en matière de sécurité

Il est recommandé que les États de la Région AFI donnent une priorité élevée à la mise en œuvre des huit éléments cruciaux, en apportant une attention particulière aux éléments ci-après qui sont fortement liés aux taux d'accidents : élément crucial 4 (qualifications et formation du personnel technique), élément crucial 8 (résolution des problèmes de sécurité), élément crucial 6 (licences et certification), élément crucial 3 (système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État) et élément crucial 7 (obligations de surveillance).

Évaluation des niveaux de sécurité dans la Région AFI

4.6 La réunion prend note d'une évaluation de la situation en matière de sécurité dans la Région AFI et du programme proposé pour améliorer la circulation des données sur la sécurité en vue de renforcer la sécurité de l'aviation. Elle rappelle que la Région AFI présente le taux d'accidents le plus élevé du monde, soit 4,5 accidents par million de départs pour les vols réguliers assurés au moyen d'aéronefs de masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg. Elle estime fort probable que la Région n'atteigne pas l'objectif de sécurité de l'Organisation voulant qu'aucune région OACI ne présente un taux d'accidents deux fois supérieur au taux mondial d'ici 2011.

4.7 Les statistiques d'accidents et d'incidents disponibles dans le système ADREP de l'OACI pour les États de la Région AFI ont été analysées ; les données sont présentées à la réunion. Les États de la Région AFI ayant un nombre élevé d'événements ont été recensés. L'analyse révèle aussi que les principales catégories d'événements sont les sorties de piste et les pannes ou anomalies de moteur. On estime que les principaux facteurs ayant contribué au taux élevé de sorties de piste relèvent de questions concernant la navigabilité, le processus de décision des équipages et les infrastructures de piste.

4.8 La réunion est informée qu'environ 66 % des dossiers ADREP de la Région AFI proviennent de sources non officielles. Cela signifie que de nombreux États ne rendent pas compte des événements comme il est exigé. De plus, sur les comptes rendus reçus d'États, 76 % demeurent au stade préliminaire ou de notification et ne sont pas finalisés.

4.9 La réunion rappelle que l'OACI a adopté le logiciel du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) comme plate-forme pour faire fonctionner le système ADREP. Le système ADREP/ECCAIRS peut collecter des données sur les accidents et les incidents selon une taxonomie uniforme de façon à permettre l'analyse des données en temps utile et leur partage entre les États et entre les États et l'OACI. À mesure que le système ADREP/ECCAIRS deviendra plus complet, il permettra aux États de mettre au point leur programme national de sécurité (PNS) et d'utiliser des données mondiales comme référence. Le logiciel ECCAIRS est offert sans frais aux États. La réunion note que l'OACI a donné plusieurs cours de formation ADREP/ECCAIRS dans les États et s'efforce de donner des cours aux États qui en font la demande.

4.10 La réunion est informée que les statistiques présentées sont fondées sur les accidents et incidents graves survenus dans l'État d'occurrence. On trouve préoccupant que de nombreux accidents dans la Région AFI concernent des aéronefs qui ne sont pas immatriculés dans l'État d'occurrence. Il est

rappelé à la réunion que les États sont responsables de la sécurité de tous les vols sur leur territoire. Une préoccupation est toutefois exprimée au sujet de la disponibilité de personnel qualifié pour s'acquitter de ces responsabilités de supervision et de surveillance.

4.11 Compte tenu de ce qui précède et dans le but d'aider à améliorer le niveau de sécurité dans la Région AFI, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 4/2 — Supervision améliorée

Il est recommandé que l'ACIP, en priorité, aide les États africains à acquérir la capacité de se doter de systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables, en coopération étroite avec les plateformes existantes telles que les COSCAP et les RSOO, selon qu'il convient.

Recommandation 4/3 — Programme national de sécurité

Il est recommandé que l'OACI prie instamment les États AFI de mettre en œuvre, avec la coopération des COSCAP et des RSOO, selon qu'il convient, un programme national de sécurité permettant l'exécution d'enquêtes efficaces sur les événements et le rassemblement des renseignements sur la sécurité dans une base de données compatible avec le système ADREP, ainsi que de partager et d'analyser les données.

Recommandation 4/4 — Mise en œuvre du système ADREP/ECCAIRS

Il est recommandé que l'OACI aide les États, les COSCAP et les RSOO à planifier des cours de formation ADREP/ECCAIRS pour donner aux États AFI les moyens de partager les données sur la sécurité et de notifier dûment les événements à l'OACI.

Coopération régionale en matière d'enquêtes

4.12 La réunion est informée d'une démarche par laquelle les États de la Région AFI pourraient mettre en commun leurs ressources pour remplir leurs besoins en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en établissant des agences régionales d'enquête.

4.13 De nombreux États de la Région AFI ne disposent pas des moyens nécessaires pour enquêter sur les accidents et les incidents graves et ne trouvent pas toujours un appui auprès des autres États. Pour ces États, la création d'un organisme régional d'enquête sur les accidents ou d'une réserve régionale d'enquêteurs qualifiés pourrait être la meilleure solution pour créer un système efficace d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

4.14 La formule coopérative des organismes régionaux de supervision de la sécurité pourrait être élargie à l'établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents permettant aux États de s'acquitter de leurs obligations internationales en matière de prévention et d'enquêtes sur les accidents tout en réalisant des économies d'échelle donnant lieu à une plus grande efficacité, grâce au partage et à la mise en commun des ressources financières et humaines.

4.15 L'attention de la réunion est de nouveau appelée sur le taux élevé d'accidents d'aviation de la Région AFI, et sur le fait que ce taux n'est pas nécessairement celui de tous les États AFI. Elle constate par ailleurs que le degré de notification des accidents et incidents dans la région est faible. Dans

la Région AFI, il existe un besoin d'enquêtes effectives exécutées dans le cadre des PNS pour passer d'une approche réactive à une approche proactive de la gestion de la sécurité. La réunion se penche ensuite sur la nécessité d'une coopération entre les États africains pour les enquêtes et les activités de prévention des accidents, et elle examine la tenue régulière, dans la région, d'ateliers AIG qui pourraient comprendre un volet PNS. Elle souligne en outre la nécessité d'un forum pour le partage de renseignements sur la sécurité dans un contexte régional, de même que la nécessité d'appuyer une culture d'enquête non punitive dans la région.

4.16 La réunion est informée qu'un organisme régional d'enquête sur les accidents est en train d'être créé dans le cadre d'un COSCAP dans la Région AFI. Elle se dit toutefois préoccupée par la mise sur pied de ce type d'organisme en parallèle avec des organismes régionaux de supervision de la sécurité. La réunion estime que les fonctions de ces organismes devraient être séparées afin que l'indépendance des enquêtes sur les accidents ne soit pas compromise. D'autres préoccupations sont exprimées au sujet du financement des organismes régionaux d'enquête sur les accidents.

4.17 La réunion fait état de la nécessité d'une coopération entre les organismes régionaux d'enquête sur les accidents qui peuvent être mis en place en Afrique et ceux des États situés hors de la Région AFI.

4.18 La réunion se dit préoccupée aussi par le fait que tous les accidents et incidents ne font pas l'objet de comptes rendus et par le caractère inadéquat des enquêtes.

4.19 Les délibérations portent ensuite sur le concept de « culture juste » par opposition à la protection des renseignements sur la sécurité. La réunion convient d'harmoniser ses recommandations avec les dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, Supplément E, qui traite de la protection des renseignements sur la sécurité.

4.20 La réunion est informée que la Réunion enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division (AIG/08), tenue récemment, a recommandé que l'Annexe 13 soit amendée de manière à permettre à un État de déléguer la conduite d'une enquête sur un accident à un organisme régional d'enquête sur les accidents. Elle a aussi recommandé que l'OACI élabore des éléments d'orientation visant à aider les groupes régionaux à créer et à gérer un système régional d'enquête sur les accidents et les incidents.

4.21 À l'issue des délibérations, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4/5 — Établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents

Il est recommandé :

- a) que l'OACI prie instamment les États de la Région AFI de s'acquitter de leurs obligations de mener des enquêtes sur les accidents et de publier les rapports de ces enquêtes ;
- b) qu'afin de s'acquitter de leurs obligations en matière d'enquêtes sur les accidents, les États créent des organismes régionaux d'enquête sur les accidents en regroupant leurs ressources dans le cadre des groupes d'États actuels ou en faisant appel à d'autres mécanismes ;

- c) que l'OACI organise d'autres ateliers sur les enquêtes sur les accidents ;
- d) que les États de la Région AFI mettent en place une législation appropriée pour protéger les renseignements sur la sécurité conformément aux éléments indicatifs de l'Annexe 13, Supplément E, afin de faciliter l'établissement d'un système de comptes rendus proactif et le partage des données sur la sécurité ;
- e) que les États et les donateurs fournissent des ressources pour la création de ces organismes régionaux d'enquête sur les accidents.

Groupe d'analyse des incidents des services de la circulation aérienne (AIAG)

4.22 La réunion prend connaissance des travaux du Groupe d'analyse des incidents des services de la circulation aérienne (AIAG). L'AIAG tient des réunions annuelles pour analyser les incidents ATS signalés durant l'année écoulée. Grâce aux travaux de ce groupe, les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne sont encouragés à mener des enquêtes approfondies sur tous les incidents ATS signalés et à prendre les mesures appropriées pour éviter la répétition d'incidents semblables. La réunion est aussi informée que l'AIAG a évalué l'efficacité de la procédure de diffusion en vol de l'IATA et des systèmes anticollision embarqués dans la région. Elle demande aux États de mettre à la disposition de tous les acteurs concernés le contenu des enquêtes, les conclusions et les recommandations.

4.23 La réunion approuve les travaux de l'AIAG, mais une préoccupation est exprimée au sujet de la notification des incidents ATS par les usagers, qui ne communiquent pas toujours les comptes rendus en temps utile en suivant le modèle OACI [publié dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), Appendice 4], ou qui ne fournissent pas assez de renseignements.

4.24 À l'issue des délibérations, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 4/6 — Enquêtes sur les incidents ATS et communication de renseignements complets aux parties concernées

Il est recommandé que les États, de concert avec les fournisseurs de services de navigation aérienne :

- a) mènent avec diligence des enquêtes sur tous les incidents ATS qui surviennent dans les espaces aériens dont ils ont la responsabilité ;
- b) communiquent en temps opportun des renseignements étayés à toutes les parties concernées en participant au processus AIAG par le truchement du bureau régional de l'OACI compétent.

Recommandation 4/7 — Compte rendu des incidents ATS

Il est recommandé qu'il soit rappelé aux exploitants d'aéronefs, par l'IATA et par leur autorité nationale, qu'ils ont l'obligation de veiller à ce que les comptes rendus d'incidents ATS soient communiqués en temps utile, en suivant le modèle OACI publié dans les

Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444), Appendice 4, et de fournir des renseignements suffisants pour faciliter l'enquête qui suivra.

Initiatives en matière de sécurité aéronautique en République tchèque

4.25 La réunion est informée de la genèse et du succès des cours internationaux en sécurité aéronautique et enquête/prévention des accidents d'aviation (AAPI) organisés par la Southern California Safety Institute (SCSI) de concert avec le Ministère des transports de la République tchèque. Elle encourage la participation à un cours AAPI avancé qui sera donné à Prague du 20 avril au 1^{er} mai 2009. Elle note que ce cours conviendra à tous ceux qui ont déjà suivi un cours AAPI, de même qu'aux enquêteurs plus chevronnés et aux autres professionnels clés de la sécurité de l'aviation. Elle reconnaît aussi que la disponibilité de cours internationaux en sécurité aéronautique appuie résolument les objectifs de l'OACI concernant la fourniture d'une formation et d'information étoffées sur la sécurité aéronautique aux professionnels de la sécurité de l'aviation et le perfectionnement des aptitudes des enquêteurs des différentes régions.

Mise en œuvre d'un système de prévention des accidents et de gestion de la sécurité des vols

4.26 La réunion examine trois propositions soumises à l'OACI concernant le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) : premièrement, qu'un soutien méthodologique soit assuré pour la mise en œuvre d'une méthode proactive de gestion de la sécurité des vols ; deuxièmement, que des programmes de formation soient établis à l'intention des gestionnaires de risque ; et troisièmement, qu'afin d'éviter des divergences d'interprétation des concepts et de la terminologie, des éléments soient produits pour expliquer le statut et l'utilisation du Manuel de prévention des accidents par rapport à la mise en œuvre du MGS. La réunion note que le Manuel de prévention des accidents a été incorporé dans la deuxième édition du MGS publiée récemment sur le site web de l'OACI, réduisant ainsi le risque de confusion. La réunion reconnaît que la détermination des dangers et des risques est au cœur d'un SGS et convient que l'OACI devrait mettre sur pied une formation supplémentaire sur l'évaluation des risques.

Rapport sur l'état d'avancement des activités du Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) : résolution des carences de la supervision de la sécurité en Afrique

4.27 La réunion rappelle qu'en application des Résolutions de l'Assemblée A36-2, *Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité*, et A36-3, *Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) – Sécurité*, le Programme ISD a été créé pour apporter soutien et assistance aux États dans leurs efforts pour rectifier les carences en matière de supervision de la sécurité relevées par les audits de l'OACI et d'autres mécanismes de supervision de la sécurité. Elle rappelle également que le Programme comprend les quatre éléments suivants :

- a) assistance aux États et promotion de la mise sur pied de systèmes régionaux de supervision de la sécurité, y compris les organisations régionales de supervision de la sécurité et les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) ;
- b) partage et échange de renseignements critiques pour la sécurité par le biais de l'Échange de renseignements sur la sécurité des vols (FSIX) ;

- c) promotion de partenariats et d'alliances avec les agences de financement internationales et régionales et d'autres parties prenantes ;
- d) activités liées aux procédures de l'OACI pour la transparence et la divulgation en ce qui concerne des défauts importants de conformité en supervision de la sécurité, y compris le soutien que le Programme ISD apporte à la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB).

4.28 La réunion examine les activités menées dans la Région AFI au titre du Programme ISD qui visent à faciliter la fourniture d'assistance aux États et aux systèmes de sécurité régionaux en vue de résoudre les carences relevées par les audits OACI de supervision de la sécurité. Elle note également l'assistance apportée par l'ISD pour appuyer le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Outre l'assistance dans le domaine de la supervision de la sécurité, la réunion est informée d'autres activités connexes entreprises par l'ISD concernant le partage et l'échange de renseignements critiques pour la sécurité et la promotion de partenariats et d'alliances avec des institutions financières et d'autres parties prenantes pour la mobilisation des ressources. Pour ce qui est de la transparence, la réunion note aussi les activités qui ont été menées comme suite aux recommandations de la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) dans les États où les audits OACI de la supervision de la sécurité ont relevé un niveau important de carences.

4.29 La réunion constate que le Programme ISD a apporté une assistance aux États et aux organismes régionaux de supervision de la sécurité pour la résolution de carences liées à la sécurité et pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP). Le Programme ISD a facilité la fourniture d'assistance à un certain nombre d'États africains. Il a rempli ce rôle en mettant en chantier des projets qui, en collaboration avec la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, ont mené à l'affectation d'inspecteurs des opérations aériennes et de la navigabilité, en vue de renforcer la capacité de supervision de la sécurité. Le Programme ISD, avec la TCB, assure également un suivi de la réalisation des projets afin de veiller à ce que les objectifs fixés soient atteints.

4.30 Plus récemment, le Programme ISD a contribué également à l'élaboration et à l'exécution du Plan AFI. L'ISD travaille avec les États, dont de nombreux États de la Région AFI, qui ont été renvoyés à l'ARRB pour que des mesures immédiates soient prises en vue d'assurer la sécurité et d'apporter une assistance à court terme afin de renforcer les capacités de supervision de la sécurité. En étroite coopération avec les bureaux régionaux de l'OACI en Afrique, la TCB, les États donateurs et les institutions internationales, le Programme ISD a continué de faciliter et de coordonner le soutien technique pour la mise en œuvre des COSCAP en Afrique, ce qui a renforcé les initiatives en matière de sécurité aux échelons national, sous-régional et régional.

4.31 En ce qui concerne l'assistance aux États africains, l'OACI s'est associée en partenariat avec des agences de financement, telles que la Banque mondiale, ainsi qu'avec un certain nombre d'États donateurs. Pour renforcer davantage le Programme de partenariats et d'alliances de l'ISD et pour veiller à ce que les efforts d'assistance, notamment les efforts déployés dans la Région AFI, soient correctement coordonnés entre eux, l'OACI a mis au point la Base de données internationale des projets d'assistance (IDAP), dont un prototype fait actuellement l'objet d'essais. Cette base de données sert de référence pour les renseignements sur les activités d'assistance en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation assurées par l'OACI et d'autres parties prenantes intéressées. Elle a été conçue de manière à mettre en évidence les projets d'assistance qui sont complémentaires ou se chevauchent, afin d'améliorer l'efficacité en

éliminant les redondances et les doubles emplois. Elle contiendra des renseignements sur différents projets à différents stades d'élaboration, y compris ceux qui sont au stade de proposition.

4.32 La réunion constate que le FSIX facilite l'échange et la diffusion de renseignements liés à la sécurité et encourage la transparence. De nombreux documents de référence et documents sur la supervision de la sécurité, ainsi que des rapports d'audit de supervision de la sécurité d'États, continuent d'être mis à disposition sur le FSIX. La réunion rappelle aussi que tous les États contractants africains ont consenti à ce que des renseignements sur les résultats de leur audit soient diffusés par le FSIX. D'autres formes de renseignements critiques pour la sécurité sur le site web FSIX comprennent une liste d'aéronefs qui ne sont pas en bon état de navigabilité et qui ont été radiés des registres d'immatriculation ; nombre de ces aéronefs figuraient sur les registres d'États africains. Le FSIX permet également aux États de télécharger des éléments indicatifs de l'OACI, des outils en matière de sécurité et des textes de réglementation élaborés par d'autres États, et il offre des liens vers les sites web du COSCAP et d'autres sites web donnant accès à des documents techniques et des éléments d'orientation. La réunion est informée que le FSIX est accessible à l'adresse www.icao.int/fsix/.

4.33 Compte tenu des services offerts par l'ISD, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4/8 — Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)

Il est recommandé que les États tirent parti des services offerts par l'ISD pour faciliter l'octroi d'assistance en vue de la rectification des carences en matière de supervision de la sécurité relevées par les audits de l'OACI et promouvoir l'établissement de partenariats et d'alliances aux fins de la mobilisation de ressources.

Les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) en Afrique

4.34 La réunion reconnaît qu'étant donné que seuls quelques États africains peuvent mobiliser les ressources nécessaires pour assurer efficacement la supervision de la sécurité, il est nécessaire d'adopter une approche régionale. L'ASECNA fait état des avantages de la coopération régionale. La réunion convient que les États africains qui participent déjà à un COSCAP devraient remplir leurs obligations à l'égard du COSCAP et que les États non participants devraient être encouragés à se joindre à un groupe COSCAP de la Région AFI. Elle constate en outre que la « coordination et l'harmonisation de l'assistance » proposées au titre du point 5 de l'ordre du jour sont cruciales et que la proposition devrait être adoptée, les COSCAP servant de plateformes pour la coordination. La réunion examine aussi l'élargissement de la portée du COSCAP, en tenant compte de la situation actuelle en Afrique et de l'USOAP.

4.35 La réunion rappelle que les COSCAP de la région ont reçu un important appui de diverses parties prenantes et divers donateurs. Les COSCAP sont considérés comme un moyen de favoriser l'intégration régionale. En outre, ils constituent un banc d'essai pour éprouver une démarche coopérative visant à résoudre des questions liées à la sécurité en faisant appel aux meilleures pratiques, y compris des analyses d'écart, en coordination avec le Programme de mise en œuvre complet du Plan pour la sécurité de l'aviation en Afrique (ACIP) et dans le sens du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation

dans le monde (GASP). Il est noté que, pour maintenir leur efficacité opérationnelle, les COSCAP doivent continuer à bénéficier d'un appui soutenu.

4.36 La réunion reconnaît qu'étant donné les défis auxquels sont confrontés les États africains dans le domaine de la sécurité des vols, le COSCAP offre une solution pratique et économique pour remédier aux problèmes de sécurité et que sa portée peut être élargie de façon à englober tous les éléments d'un programme national de supervision de la sécurité. Elle note aussi que les COSCAP en Afrique complètent l'ACIP et qu'ils sont bien positionnés pour contribuer aux objectifs de l'ACIP pour le renforcement de la sécurité dans la Région AFI. La réunion est informée que les notes de la réunion AFI portant spécifiquement sur l'ACIP donnent des renseignements supplémentaires.

4.37 La réunion constate que certains États n'ont pas encore fait l'expérience des avantages des COSCAP et que d'autres États ayant bénéficié de ces programmes se disent satisfaits des activités menées dans le cadre de leurs COSCAP et en réaffirment l'utilité. Ces États évoquent les réalisations des COSCAP, notamment la formation dispensée aux inspecteurs régionaux et nationaux, l'élaboration d'une réglementation commune, la conduite d'audits simulés d'autorités de l'aviation civile, des inspections de compagnies aériennes et l'amélioration de la coopération entre les États membres.

4.38 La réunion note en outre que les COSCAP progressent à des rythmes différents dans les diverses sous-régions et que ces différences sont normales et prévisibles. Les COSCAP continuent d'être confrontés à des difficultés qui entravent la mise en œuvre harmonieuse des programmes et qui, si elles ne sont pas résolues adéquatement, pourraient compromettre encore la réalisation des objectifs du programme. Ces difficultés sont entre autres la lenteur ou l'insuffisance du financement, ce qui retarde la mise en œuvre d'activités cruciales du programme, la difficulté à trouver des experts internationaux ou régionaux ayant les qualifications adéquates, en particulier dans le domaine des opérations aériennes, le manque d'engagement des États pour ce qui est de la pleine participation aux activités du programme, les bouleversements politiques et sociaux qui retardent la mise en train des différents programmes et le fait que certains États ne sont pas prêts ou hésitent à s'engager à participer à un regroupement COSCAP.

4.39 En réponse à une demande de précision sur la création de RSOO et les COSCAP, il est souligné que certains États ont mis en place un RSOO sans passer par un COSCAP, tandis que d'autres États ont établi un COSCAP en prévision de la mise en place d'un RSOO en bonne et due forme. La réunion est assurée que, dans un cas comme dans l'autre, l'OACI apporterait son soutien.

4.40 Le Comité est informé qu'une réunion des conseillers techniques principaux des COSCAP devait avoir lieu pendant la réunion SP AFI RAN. La tenue de réunions périodiques de ce genre devrait améliorer la coordination et la communication d'informations entre les COSCAP.

4.41 Sur la base de ce qui précède, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4/9 — Les programmes COSCAP en Afrique

Il est recommandé que :

- a) les États de la Région AFI qui ne participent pas à un COSCAP ou à un RSOO soient encouragés à se joindre à un regroupement COSCAP ou RSOO ou à en former un ;

- b) les États participant au COSCAP contribuent activement au programme des travaux les concernant, notamment en suivant les ateliers et cours de formation mis sur pied au titre du programme, ainsi qu'en offrant d'accueillir ces ateliers et cours de formation ;
- c) les États participant au COSCAP fassent appel à des inspecteurs régionaux COSCAP pour obtenir de l'assistance dans les domaines de la certification, la surveillance, les licences du personnel et autres activités connexes ;
- d) les COSCAP servent de points d'entrée pour les activités de coopération régionale lorsque c'est applicable dans la Région AFI, y compris les travaux qui sont liés à ceux de l'ACIP ;
- e) les donateurs, l'industrie et les autres parties prenantes soient encouragés à appuyer les COSCAP par des contributions financières et/ou en nature et à participer à l'établissement des stratégies d'orientation ;
- f) la portée du COSCAP soit élargie et harmonisée avec celle de l'USOAP à la discrétion de ses États membres ;
- g) l'OACI renforce le contrôle et le suivi des activités et de la mise en œuvre des COSCAP pour veiller à ce que les objectifs prévus des COSCAP soient réalisés ;
- h) les COSCAP de la Région AFI tiennent des réunions régulièrement afin d'améliorer la coordination et le partage de renseignements.

Déclarations générales

4.42 La réunion note une déclaration de la République de Corée.

4.43 La République de Corée a mis au point une application logicielle permettant de gérer la réglementation nationale d'un État en fonction des SARP de l'OACI qui sont en vigueur, afin d'aider à assurer la mise en œuvre des SARP. Cette application et le soutien technique pour le démarrage sont offerts sans frais par la République de Corée.

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

5.1 Dans le domaine de la sécurité, en plus des notes de travail de base, la réunion est saisie de notes portant sur des questions techniques de mise en œuvre. Une note du Secrétariat propose des programmes de travail primordiaux, avec des échéances, fondés sur la réalisation des objectifs de performance, conformément aux initiatives de sécurité mondiale du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le plan issu de ce processus est considéré comme étant complémentaire du programme de travail plus détaillé établi par le Comité directeur du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP). La réunion examine ensuite les notes de travail produites par les États, le Secrétariat et les participants.

5.2 Parmi les sujets examinés figure une analyse des défis auxquels la majorité des États africains doivent faire face pour mettre en place et tenir un système de supervision de la sécurité efficace et viable et pour traiter et corriger véritablement les carences relevées par le programme d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI exécuté selon l'approche systémique globale. Les notes portent aussi sur un programme d'activités destiné à aider les fournisseurs de services aéronautiques africains à renforcer leur culture de la sécurité. Les débats mettent en lumière les diverses mesures adoptées, en cours ou prévues visant à améliorer la situation ainsi qu'un plan d'action proposé s'adressant à la fois aux États et aux parties prenantes, dont les organisations internationales et régionales, de même qu'à l'industrie de l'aviation. Les activités menées dans le cadre de l'ACIP sont présentées à la réunion pour examen, avec l'état de leur mise en œuvre.

Approche régionale de la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

5.3 La réunion rappelle que le processus et la méthodologie de planification du GASP ont été adoptés comme éléments essentiels du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Elle examine une proposition relative à la coordination et au contrôle effectifs de la mise en œuvre du GASP en parallèle avec le Plan AFI, proposition qui utilise des « fiches du cadre de performance ». Le but de ces fiches est d'aider à l'élaboration et à l'établissement des plans d'action sous-régionaux et nationaux créés dans le cadre du Plan AFI et basés sur les initiatives de sécurité mondiale (GSI) indiquées dans le GASP. Les fiches du cadre de performance fourniraient aussi un moyen de communiquer les échéanciers primordiaux de l'ensemble de la région pour la réalisation des objectifs du GASP.

5.4 La réunion rappelle que la planification régionale en matière de sécurité et de mise en œuvre a déjà commencé dans la Région AFI, dans le cadre du Plan AFI. Elle reconnaît que le processus de planification régionale en matière de sécurité devrait être mené en accord avec le GASP et ses GSI. Les GSI sont destinées à appuyer la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'OACI concernant la sécurité, et d'autres objectifs de sécurité, par la Région AFI ainsi que par toutes les autres régions. À chaque GSI du GASP correspond un *domaine d'intervention* (focus area) dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR). Tous les acteurs de l'aviation devraient s'atteler aux domaines d'intervention pour assurer le succès de la mise en œuvre du plan. Les domaines d'intervention sont subdivisés en objectifs fondés sur les performances, qui décrivent ce qui est à faire par les États, les régions, les sous-régions et l'industrie pour atteindre le but général d'un domaine d'intervention. À la suite des objectifs figure une description de « meilleures pratiques » qui, une fois mises en œuvre, assureraient l'atteinte de chacun d'eux. Des paramètres de mesure sont aussi donnés, en vue de

l'exécution d'une analyse permettant d'évaluer la mise en œuvre de chacune des meilleures pratiques. La Feuille de route comprend aussi des *modèles de maturité*, que l'on peut utiliser pour déterminer le niveau de mise en œuvre global dans un certain domaine d'intervention.

5.5 Les meilleures pratiques indiquées dans la GASR sont un important outil pour la réalisation des objectifs. Cela dit, la réunion note qu'il existe peut-être d'autres pratiques qui pourraient être mises en œuvre qui respectent également l'intention des objectifs établis et que chaque acteur est le mieux en mesure d'évaluer les pratiques les plus appropriées pour atteindre l'objectif pour une région donnée.

5.6 La réunion estime que le GASP et les concepts connexes de la Feuille de route devraient être mis en œuvre d'une façon systématique. Les États AFI et l'industrie, appuyés par l'ACIP, utilisent le processus de planification étape par étape qui figure dans la Feuille de route pour établir des plans d'action adaptés, qui, quant à eux, définissent les activités et projets spécifiques à mener pour améliorer la sécurité sur une base nationale, sous-régionale et régionale.

5.7 La réunion note que des analyses d'écart ont été menées avec le soutien de l'ACIP et qu'afin de faciliter l'établissement de dates cibles pour la réalisation des analyses et l'établissement des plans d'action, des fiches du cadre de performance sont en train d'être mises au point qui serviront de moyen de communiquer les dates cibles et de suivre les résultats des analyses. Chaque fiche du cadre de performance indique les objectifs à atteindre, les avantages à retirer de la réalisation de chaque objectif et des références. La fiche comprend aussi une colonne sur la situation, que l'ACIP peut utiliser comme moyen de rendre compte à son Comité directeur sur la situation des activités d'analyse d'écart et celle du plan d'action. La réunion convient que les fiches constituent aussi pour l'ACIP un moyen de suivre l'application des principes du GASP dans la Région AFI et de coordonner le soutien des activités et projets exécutés dans le cadre de l'ACIP.

5.8 La réunion rappelle que les domaines d'intervention de la GASR/du GASP sont orientés vers les États, les régions et l'industrie, en accord avec un principe directeur selon lequel les améliorations de la sécurité en aviation civile sont le mieux à même d'être promues dans le cadre d'un effort coordonné faisant intervenir les autorités de réglementation de l'État et l'industrie. De même, dans le but de faire participer tous les acteurs, l'analyse d'écart de l'ACIP prévoit la participation coordonnée des autorités de réglementation et de l'industrie. Les fiches du cadre de performance qui sont soumises à l'examen de la réunion portent sur chaque GSI/domaine d'intervention individuellement. Il est de plus proposé que la réunion établisse des échéanciers primordiaux pour la réalisation des objectifs indiqués dans le GASP. L'établissement d'échéanciers primordiaux fournira des paramètres aux sous-régions et aux États pour qu'ils exécutent leurs travaux conformément au plan pour la région.

5.9 La réunion appuie la proposition d'établir des échéanciers primordiaux pour la région. Cependant, il est fait remarquer que ces échéanciers peuvent seulement être considérés comme étant préliminaires, car il faudra peut-être les ajuster étant donné que la région n'a pas encore achevé l'analyse d'écart prévue par la feuille de route. Le retour d'information provenant de l'analyse d'écart fournira les renseignements nécessaires pour confirmer si les échéanciers établis pour la région sont réalistes. La réunion convient de créer un groupe de travail chargé de rédiger une proposition sur les échéanciers pour examen par le Comité sur la sécurité.

5.10 Il est reconnu que les fiches du cadre de performance applicables à chacun des domaines d'intervention constitueraient un outil de gestion efficace pour élaborer et suivre les activités et projets

visant à résoudre les carences en matière de sécurité. Sur cette base, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 5/1 — Méthodologie de planification régionale en matière de sécurité

Il est recommandé que la Réunion spéciale AFI RAN adopte les fiches du cadre de performance figurant en appendice au rapport sur le point 5 de l'ordre du jour comme outil de gestion à utiliser par les États et les sous-régions pour suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est aussi recommandé que les fiches soient utilisées comme moyen de communiquer les échéanciers primordiaux de la région pour la réalisation des objectifs du GASP.

5.11 La réunion convient d'échéanciers primordiaux préliminaires pour la Région AFI en vue de la réalisation des objectifs du GASP. Ces échéanciers sont aussi indiqués sur les fiches de chacune des GSI, dans l'appendice ci-joint. La réunion estime que les buts primordiaux seront utiles pour guider les travaux des États et des organismes sous-régionaux, mais elle reconnaît qu'à mesure que la région acquerra de l'expérience dans le processus du GASP, il faudra examiner régulièrement les échéanciers pour s'assurer qu'ils sont réalistes. Il est également reconnu que les États et les organismes sous-régionaux devraient utiliser les fiches du cadre de performance pour faire part de leur progrès à l'ACIP, comme moyen de récapituler le progrès général dans la région. La réunion insiste aussi sur la nécessité d'une formation pour faire connaître le processus du GASP à un plus grand nombre de membres du personnel de l'aviation civile.

Une approche coopérative en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation

5.12 La réunion examine une approche coopérative visant à améliorer la sécurité de l'aviation présentée par le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG). Un plan de mise en œuvre adapté fondé sur la GASR, une stratégie élaborée par l'ISSG, est vu comme une partie intégrante du GASP de l'OACI ; grâce à un tel plan, l'industrie mondiale et les organismes donateurs pourraient avoir confiance que leurs efforts d'assistance technique et financière produiront des avantages concrets du point de vue de la sécurité puisqu'ils auront été ciblés de façon judicieuse. La réunion reconnaît qu'en adhérant fermement à la GASR et en utilisant son processus d'analyse d'écart, les États et l'industrie africains donneront à l'industrie mondiale et aux bailleurs de fonds une raison de croire que leur contribution apportera des avantages réels en matière de sécurité dans la Région AFI. L'emploi du processus de la GASR permettra d'assurer que les contributions sont bien ciblées, ce qui donnera la possibilité de coordonner et d'orienter les politiques et les initiatives de sécurité, et d'éviter les doubles emplois, les stratégies non coordonnées et le gaspillage des ressources.

5.13 La réunion rappelle que l'ISSG a travaillé étroitement avec l'OACI, l'ACIP et les autorités locales et qu'il a organisé des ateliers GASR efficaces afin de faire connaître aux administrations de l'aviation civile (AAC) et à l'industrie les outils de la GASR, à Abuja (14 – 16 avril 2008), Arusha (12 – 15 août 2008) et Ouagadougou (11 – 13 novembre 2008) ; un autre atelier aura lieu en principe à Maputo (1 – 5 décembre 2008). L'ISSG projette de continuer à appuyer la mise en œuvre de la GASR par l'intermédiaire d'équipes régionales conjointes de sécurité de l'aviation composées de représentants de l'industrie et des gouvernements.

5.14 La réunion convient que pour pouvoir croître de manière soutenue et afin de promouvoir le développement économique du continent, le transport aérien en Afrique doit être perçu comme offrant

un niveau de sécurité équivalent à la moyenne mondiale. Elle note aussi qu'à ce sujet, une supervision de la sécurité efficace et constante est fondamentale. On considère que pour mettre en place un système de supervision de la sécurité efficace, un État doit avoir un niveau d'activité aéronautique suffisant pour justifier les investissements considérables nécessaires. Cela dit, il est reconnu que certains États n'ont pas une activité aéronautique suffisante, au regard de leurs autres besoins pressants. La réunion approuve de nouveau le concept des organismes régionaux de supervision de la sécurité, qui peut aider les États à assurer un supervision de la sécurité efficace grâce à la mise en commun et au partage des ressources et stratégies à l'échelon régional. Elle reconnaît aussi qu'un État peut déléguer les fonctions d'un système de supervision de la sécurité à un organisme régional de supervision de la sécurité, mais qu'il ne peut pas déléguer ses responsabilités en ce qui concerne le système de supervision.

5.15 Sur cette base, la réunion note l'approche coopérative proposée et convient des recommandations suivantes :

Recommandation 5/2 — Engagement des gouvernements et de l'industrie à coopérer

Il est recommandé que la Réunion spéciale AFI RAN reconnaisse l'importance d'efforts conjoints des gouvernements et de l'industrie pour améliorer la sécurité et encourage les États et l'industrie à travailler en étroite collaboration dans la mise en œuvre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

Recommandation 5/3 — Capacité de supervision de la sécurité

Il est recommandé que, dans le cadre de l'analyse d'écart, les États déterminent si leurs activités aéronautiques actuelles et futures sont suffisantes pour justifier d'avoir leur propre système autonome de supervision de la sécurité. Dans la négative, ils devraient envisager de déléguer cette fonction à un organisme régional de supervision de la sécurité, en accord avec la meilleure pratique (GASP) 2a-5 et le Doc 9734, Partie B, de l'OACI.

Recommandation 5/4 — Création d'équipes régionales de sécurité de l'aviation

Il est recommandé que les experts des États et de l'industrie en matière de sécurité travaillent ensemble au sein d'équipes régionales de sécurité de l'aviation pour examiner les problèmes de sécurité, adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui conviennent à leurs activités et élaborer des plans de mise en œuvre fondés sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

Programmes et initiatives de sécurité de l'IATA

5.16 La réunion note les cinq programmes et initiatives permanents présentés ci-dessous, qui ont été mis au point par l'IATA pour accroître la sécurité et l'efficacité du transport aérien.

5.17 Le *Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA)* est un système d'évaluation et d'audit reconnu et accepté internationalement, conçu pour évaluer la gestion de l'exploitation et les systèmes de contrôle des transporteurs aériens commerciaux. La réunion est informée qu'au 1^{er} janvier 2009, toutes les compagnies aériennes du monde qui souhaitent devenir ou rester membres de l'IATA doivent avoir réussi un audit IOSA. Afin d'aider les transporteurs aériens et les autorités de l'aviation civile à comprendre l'audit IOSA, l'IATA a mis sur pied le programme *Partenaire*

pour la Sécurité (Pfs), qui offre des programmes de formation au personnel des compagnies aériennes et des AAC. Une autre initiative de l'IATA aide les transporteurs à donner suite aux constatations de la vérification initiale et à se préparer aux audits de renouvellement en maintenant leur conformité IOSA.

5.18 Le *Programme d'audit de sécurité des opérations au sol de l'IATA* (ISAGO) vise à améliorer la sécurité tout en réduisant le nombre d'audits que doivent actuellement subir les exploitants de services d'escale. Le programme ISAGO utilise des principes d'audit internationalement reconnus, tout comme l'IOSA. La réunion est informée que des ateliers ISAGO ont été offerts en 2008 dans la Région AFI et que deux fournisseurs de services d'escale AFI ont demandé des audits ISAGO.

5.19 En plus de ces deux programmes d'audit de sécurité, l'IATA a deux programmes proactifs de collecte et d'analyse de données sur la sécurité. Le *système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité* (STEADES) est un service offert à l'industrie de l'aviation, qui permet aux compagnies aériennes et aux autres partenaires de l'industrie, tels que les fournisseurs de services d'escale, de recueillir et d'envoyer à l'IATA des rapports périodiques sur la sécurité des opérations. L'information reçue par l'IATA est dépersonnalisée, synthétisée et analysée en fonction des données mondiales disponibles. À partir de l'analyse effectuée, les préoccupations de sécurité et les stratégies de prévention sont déterminées et indiquées aux participants. Le *Plan de mise en œuvre pour la sécurité de l'exploitation en Afrique* (IPSOA) est un projet de partenariat qui fait appel à l'analyse des données de vol (FDA) pour améliorer la sécurité et l'efficacité. La réunion est informée que 34 compagnies aériennes de la Région AFI ont été invitées à participer au programme et que six d'entre elles ont répondu positivement.

5.20 Enfin, dans le domaine de la formation du personnel aéronautique, le *Projet de formation et de qualification de l'IATA* (ITQI), qui porte sur les exigences de qualité et d'harmonisation dans la formation du personnel titulaire de licence, est destiné à produire des solutions globales qui visent à accroître la qualité de la formation.

5.21 La réunion prend note et se félicite des programmes et initiatives de l'IATA pour améliorer la sécurité et l'efficacité. Elle estime que les acteurs de l'aviation concernés devraient soutenir ces activités de l'IATA et les faire connaître davantage aux exploitants de la Région AFI.

Stratégie d'amélioration de la sécurité pour la Région AFI

5.22 La réunion examine un point de vue et une stratégie sur des façons d'améliorer la sécurité en Afrique, sur la base de la mise en œuvre de la GASR. Elle estime que le transport aérien est le seul moyen pratique pour l'Afrique d'intégrer ses économies, d'être compétitif dans le marché mondial et de contribuer de façon importante au développement d'une économie durable dans la région. Pour la réunion, les résultats au chapitre de la sécurité sont le principal facteur de succès d'un bon système de transport aérien. Elle reconnaît que l'industrie s'est engagée à travailler avec l'OACI et d'autres partenaires en vue d'accroître à la fois la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne en Afrique et de changer pour le mieux la perception du public voyageur, ce qui stimulera la croissance du trafic aérien. Il est admis que ce défi exige des initiatives de nature à réduire véritablement le taux d'accidents.

5.23 La réunion reconnaît que les meilleurs résultats au chapitre de l'amélioration de la sécurité des vols ont été obtenus lorsque les gouvernements et l'industrie ont travaillé ensemble, partagé les compétences et les ressources pour mettre en œuvre le GASP et suivi un processus normalisé qui a utilisé la GASR, fait intervenir toutes les parties prenantes et produit un plan d'action pour donner suite

aux priorités établies. Les États et les divers donateurs sont instamment invités à participer à des projets qui suivent une telle approche et à les financer.

5.24 La réunion rappelle que l'Assemblée de l'OACI, à sa 36^e session, a adopté la Résolution A36-7, Appendice A, *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde*, qui prie instamment les États contractants et l'industrie d'appliquer les principes et les objectifs du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et d'en mettre en œuvre les modalités en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation.

Traitement des événements de navigation aérienne en zone ASECNA

5.25 La réunion note les pratiques en cours dans les États membres de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) en matière d'enquêtes sur les événements de navigation aérienne. L'ASECNA a la responsabilité d'effectuer, par l'entremise d'experts désignés suivant un processus formalisé et documenté, les enquêtes nécessaires en cas d'événements de navigation aérienne comme les infractions, risque aviaire, présomptions d'AIRPROX, accidents (enquête de première information). Elle est informée que, dans le cadre d'une enquête, un rapport est établi qui comprend des renseignements mis à la disposition des autorités nationales compétentes aux fins de l'amélioration de la sécurité. L'ASECNA s'est engagée à adopter une attitude non punitive à l'égard des personnes concernées par des événements de navigation aérienne du fait de l'exercice de leur profession.

5.26 La réunion examine des façons d'améliorer l'efficacité des mesures issues des enquêtes. Elles comprennent entre autres le renforcement des compétences des enquêteurs, la fourniture de moyens financiers adéquats, l'établissement de mallettes d'enquête normalisées, la mise en place d'une infrastructure pour appuyer les communications et l'automatisation.

5.27 La réunion examine également la question de la « culture juste », une expression pour laquelle on n'a pas encore trouvé de définition mondialement acceptable. La protection des renseignements sur la sécurité contre un usage indu est aussi reconnue comme une condition pour éliminer la crainte des sanctions, qui entrave le compte rendu volontaire et l'échange transparent d'informations importantes pour la sécurité. La réunion note qu'il faudrait établir un cadre juridique pour créer un environnement qui soit propice à un bon système de compte rendu et à l'échange des renseignements sur la sécurité. Un tel cadre devrait être incorporé dans les lois nationales.

Stratégie de formation en anglais au profit des contrôleurs aériens de l'ASECNA

5.28 La réunion note le processus utilisé par l'ASECNA pour produire un programme de formation en anglais à l'intention de ses contrôleurs de la circulation aérienne. Le but du programme est d'améliorer la compétence en langue anglaise du personnel en question pour l'amener au niveau fonctionnel (niveau 4) conformément aux spécifications de compétence linguistique de l'OACI et de remédier aux carences et insuffisances indiquées dans les rapports d'audit USOAP.

5.29 La réunion rappelle que le programme devrait combler toutes les insuffisances dans ce domaine d'ici le 5 mars 2011. Il est mentionné que la stratégie à plus long terme de l'ASECNA comprendra un programme de formation et d'amélioration continues.

5.30 La réunion se félicite des mesures prises par l'ASECNA pour améliorer les compétences en langue anglaise de ses contrôleurs ATC et se conformer aux exigences de l'OACI. Un échange de vues

met en lumière un bon modèle de coopération, qui donne aux contrôleurs ATC la possibilité de changer de poste dans la Région AFI pour améliorer leur compétence en langue anglaise. La réunion souligne de nouveau les avantages de la coopération et de l'harmonisation entre fournisseurs de services dans d'autres domaines.

Mise en œuvre de SGS dans les États membres de l'ASECNA

5.31 La réunion note la situation actuelle et les activités en cours et prévues en ce qui concerne la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services de navigation aérienne dans les États membres de l'ASECNA. L'ASECNA a défini sa stratégie de mise en œuvre des SGS dans un projet de document afin de démontrer que les risques de sécurité liés à la fourniture de services ATM atteignent des niveaux de sécurité jugés acceptables pour l'autorité compétente. La réunion examine la stratégie SGS de l'ASECNA, qui est constituée de quatre éléments : premièrement, une politique et des objectifs de sécurité, avec déclaration de politique générale des États membres et création d'un Centre d'évaluation de la sécurité de la navigation aérienne (CESNA) spécialisé ; deuxièmement, une fonction de gestion du risque de sécurité, qui prévoit l'exécution d'études de sécurité en cas de changement important dans la fourniture des services ATM et le traitement des événements touchant la sécurité ; troisièmement, un système d'assurance de la sécurité qui comprend une surveillance des performances de sécurité au moyen d'analyses statistiques des événements touchant la sécurité et un mécanisme de suivi des mesures correctrices ; quatrièmement, un élément sensibilisation et formation.

5.32 La réunion est informée que l'ASECNA a opté pour une « culture juste ». Elle rappelle que « culture juste » est une expression pour laquelle on n'a pas encore trouvé de définition mondialement acceptable. Le concept retenu par l'ASECNA se situe entre une culture non punitive et une culture qui sanctionne les infractions. Il est admis qu'un tel concept est complexe et qu'il nécessite de définir ce qu'est un comportement qui n'est pas acceptable et qui doit donc être sanctionné ainsi que les conditions dans lesquelles une exemption de mesure disciplinaire serait applicable, comme dans le cas d'erreurs involontaires.

5.33 La réunion estime que l'application du concept de protection des renseignements sur la sécurité contre un usage indu (cf. Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, Supplément E) dans la Région AFI est une mesure nécessaire à la réalisation d'un bon système de compte rendu en matière de sécurité, qui est une condition préalable à un système de gestion de la sécurité efficace.

Le Programme de coopération technique de l'OACI dans la Région AFI

5.34 La réunion prend acte des renseignements sur la mise en œuvre du Programme de coopération technique de l'OACI dans la Région AFI et examine le rôle que le Programme joue en tant que partenaire majeur dans les activités visant à aider les États à remplir les exigences internationales en matière de sécurité, de sûreté et d'efficacité de l'aviation civile.

5.35 La réunion rappelle que le rôle général de la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI est de conseiller et aider les États contractants de l'Organisation à élaborer et exécuter des projets dans tous les domaines de l'aviation civile. Le but principal de la Direction est d'améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité du transport aérien en vue de réaliser la normalisation, conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Elle note qu'en poursuivant ce but, le Programme de coopération technique est aligné sur les Objectifs stratégiques de l'OACI et, pour

l'essentiel, qu'il s'attache à résoudre les problèmes de sécurité constatés et à appuyer les efforts visant à éliminer les carences de la navigation aérienne et à réaliser les objectifs de la navigation fondée sur les performances (PBN).

5.36 La réunion prend connaissance des nombreux projets en cours entrepris et gérés par la TCB. Elle note que la TCB travaille depuis longtemps en association avec les États à créer et exécuter des projets et qu'elle peut mobiliser et coordonner des ressources externes provenant de donateurs, de l'industrie et d'autres partenaires du développement, ainsi que des ressources de l'OACI sous forme de soutien financier et technique.

5.37 Un certain nombre d'États expriment leur satisfaction à l'égard des services fournis par la TCB. Il est quand même recommandé que la TCB effectue un sondage pour évaluer le degré de satisfaction de la clientèle à l'égard de ses services et déterminer les domaines qu'il faudrait améliorer.

5.38 Compte tenu de ce qui précède, et dans le but d'aider à améliorer le niveau de sécurité dans la Région AFI, la réunion adopte la recommandation suivante :

Recommandation 5/5 — Le Programme de coopération technique de l'OACI pour la Région AFI

Il est recommandé que :

- a) les États tirent parti du grand potentiel qui leur est offert par le Programme de coopération technique de l'OACI pour répondre à leurs besoins dans les divers domaines de l'aviation civile ;
- b) l'OACI mène un sondage pour évaluer le degré de satisfaction de la clientèle à l'égard des services de la Direction de la coopération technique (TCB) et déterminer les domaines qu'il faudrait améliorer.

Éléments indicatifs de l'OACI concernant la délivrance de permis d'exploitation aérienne

5.39 La réunion examine une proposition relative à la délivrance des permis d'exploitation aérienne (AOC) et à la location d'aéronefs avec équipage comme solution pour appuyer l'exploitation aérienne dans les États qui n'ont pas de moyens de supervision de la sécurité suffisants, avec son incidence potentielle sur la sécurité des vols dans la Région AFI. Elle souligne que les exigences de l'OACI, dans ce cas précis, les exigences relatives à la délivrance des AOC, ne doivent pas être compromises. Elle est informée que l'OACI a affiché sur son site web ICAONET, qui est accessible aux États, le projet de cinquième édition du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335). Cette nouvelle édition contient des éléments indicatifs sur la délivrance des AOC, l'exploitation d'aéronefs loués avec équipage, entre autres, et les responsabilités de supervision de la sécurité des États, notamment la surveillance de l'ensemble des activités se déroulant sur leur territoire. La réunion convient que des compétences sont nécessaires dans les bureaux régionaux pour aider les États AFI à s'acquitter de leurs responsabilités de supervision, en particulier dans les domaines de la délivrance des AOC et de l'exploitation d'aéronefs loués avec équipage.

5.40 À l'issue de son examen, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 5/6 — Appui aux États dans leurs responsabilités de supervision

Il est recommandé que l'OACI fournisse des indications pratiques et des avis aux États africains pour les aider à s'acquitter de leurs responsabilités de supervision, notamment en ce qui concerne la délivrance des permis d'exploitation aérienne et l'exploitation d'aéronefs loués avec équipage.

Nécessité d'harmoniser et de développer les initiatives actuelles dans le domaine de la sécurité de l'aviation : élaboration et mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité

5.41 La réunion est saisie d'une proposition relative à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité visant à répondre au besoin de comptes rendus en matière de sécurité créé par les exigences des programmes nationaux de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité. Il lui est demandé de donner son accord de principe sur la proposition et sur la création d'un groupe de travail chargé de planifier l'initiative envisagée et d'en guider la réalisation. En permettant de déterminer les tendances et les défis régionaux dans le domaine de la sécurité, le système régional de compte rendu devrait garantir une meilleure harmonisation des initiatives de sécurité dans la région. L'analyse des données relatives à la sécurité améliorera la planification de la sécurité à l'échelon régional en concentrant les efforts sur les domaines à haut risque et donc de priorité élevée.

5.42 La réunion est informée que les États auront besoin de données sur la sécurité pour élaborer les principes d'une gestion proactive de la sécurité. Un système de saisie de données d'événement est déjà disponible, à savoir le système ADREP/ECCAIRS (comptes rendus d'accident et d'incident/Centre européen de coordination des systèmes de comptes rendus d'incidents en navigation aérienne). Il est proposé que les bureaux régionaux de l'OACI participent à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité. Il est rappelé à la réunion qu'il faut que les organismes régionaux de supervision de la sécurité participent eux aussi, car il s'agira d'une initiative régionale qui pourrait bien être coordonnée par la Commission africaine de l'aviation civile.

5.43 La réunion est informée que le système doit comprendre un moyen de saisir et d'analyser les dangers et qu'il faudrait demander aux organisations internationales de partager leurs données avec les États. Elle est informée également qu'une base de données à cet effet existe, à savoir la base de données d'événement du système ADREP/ECCAIRS, et que ce système est offert aux États. Le système ADREP/ECCAIRS est opérationnel dans deux COSCAP.

5.44 Le Secrétariat clarifie le concept de niveau de sécurité acceptable dont il est fait mention dans le programme national de sécurité et informe la réunion que la Réunion AIG à l'échelon division tenue du 13 au 18 octobre 2008 a adopté des recommandations préconisant que les États soient instamment priés d'utiliser une taxonomie compatible avec l'ADREP pour les événements concernant l'aviation et de mettre en œuvre le système ADREP/ECCAIRS, ou un système compatible, pour faire fonctionner leur base de données sur la sécurité, dans le but de faciliter l'échange des données sur la sécurité entre les États et entre les États et l'OACI. La réunion est de plus informée que des mesures ont été prises pour inclure les « dangers » dans la taxonomie ADREP, en vue de la saisie des données d'identification des dangers et des données d'événement concernant la sécurité d'une façon telle que la taxonomie pourra appuyer les initiatives proactives de sécurité qui sont nécessaires dans un programme national de sécurité.

5.45 Compte tenu de ses délibérations, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 5/7 — Élaboration et mise en œuvre d'un système régional de compte rendu sur la sécurité

Il est recommandé que les parties prenantes, et en particulier les États, acceptent de mettre en œuvre le logiciel ADREP/ECCAIRS (système de comptes rendus d'accident et d'incident/Centre européen de coordination des systèmes de comptes rendus d'incidents en navigation aérienne) ou un logiciel compatible fondé sur la taxonomie ADREP, ou une taxonomie compatible avec l'ADREP, comme système régional de compte rendu sur la sécurité dans la Région AFI, ainsi que de créer une équipe de travail chargée d'étudier et de recommander la mise en œuvre du système de compte rendu qui répondra aux besoins de tous les États de la région.

Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique

5.46 La réunion rappelle que la formation contribue de façon significative à la sécurité et à la sûreté des opérations aériennes. La sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale dépendent principalement des aptitudes de ceux qui gèrent, utilisent et entretiennent ses systèmes. Non seulement ces professionnels doivent-ils posséder des compétences individuelles supérieures, ils doivent aussi, pour qu'un système international fonctionne en toute sécurité et de manière efficace, être capables de travailler ensemble au sein d'une « équipe internationale ». Pour que cet objectif soit atteint, les membres de l'équipe doivent absolument recevoir une même formation de haute qualité, où qu'ils soient dans le monde. L'OACI est déterminée à travailler de concert avec les États contractants pour faire avancer les normes de qualité mondiales en matière de formation dans le domaine de l'aviation civile.

5.47 La réunion examine les trois domaines suivants au titre du point 5 de l'ordre du jour : la nécessité d'harmoniser les politiques et normes de formation en Afrique, la pénurie de main-d'œuvre dans les organismes de réglementation africains et l'industrie aéronautique en Afrique, ainsi que la mise en œuvre du Programme TRAINAIR de l'OACI. Elle estime que ces trois domaines sont étroitement liés.

5.48 La réunion constate que l'Afrique a une capacité de formation limitée et que les établissements de formation disponibles n'ont pas toujours progressé au même rythme que l'aviation civile et les moyens techniques de formation. Il s'ensuit que la formation doit souvent être acquise à l'extérieur du continent, ce qui entraîne des coûts élevés pour les gouvernements et l'industrie. Il est également mentionné qu'en raison des restrictions sur les visas, les stagiaires sont souvent incapables de se rendre aux endroits où est donnée la formation. La réunion convient que, dans la mesure du possible, les besoins de l'Afrique en matière de formation devraient être comblés à l'intérieur de l'Afrique.

5.49 La réunion estime aussi qu'avant de déterminer les ressources de formation dont a besoin l'Afrique, il convient d'évaluer la demande de formation. La pénurie de personnel qualifié dans l'industrie aéronautique africaine et dans les organismes africains chargés de la réglementation est cause de graves préoccupations depuis de nombreuses années, et il est particulièrement inquiétant de constater que cette pénurie s'est récemment intensifiée. L'aviation civile africaine est confrontée à des difficultés supplémentaires en raison de l'expatriation des experts en aviation qui cherchent de meilleures ouvertures à l'étranger. Cette situation est aggravée par les départs en retraite imminents d'un grand nombre de professionnels de l'aviation. Ces dernières années, les organismes de formation en Afrique ont été incapables de remédier à ces problèmes.

5.50 L'évaluation de la demande et l'élaboration d'un plan de formation stratégique devront se faire en plusieurs étapes. La réunion note que la première étape consiste à analyser les besoins en formation à l'intérieur de l'Afrique et que cette analyse doit comprendre une évaluation des compétences et des connaissances requises à court, moyen et long terme pour soutenir l'aviation dans la Région AFI. L'étape suivante est une planification stratégique des ressources humaines qui tient compte des départs à la retraite, de la perte de personnel pour d'autres causes et de la croissance du secteur de l'aviation dans la région. La définition des compétences et des connaissances exigées, combinée à la prévision des ressources humaines requises, donne une vue stratégique des ressources de formation nécessaires pour une période de prévision de cinq à dix ans. Il est constaté que l'Afrique ne peut pas se permettre d'importants chevauchements entre ses activités de formation en aviation civile et que la capacité des centres de formation doit donc être rationalisée pour assurer la formation régionale en Afrique dans des disciplines choisies. La réunion convient que cela exige aussi une planification stratégique et la coopération entre les États contractants. Elle estime que, pour faciliter l'utilisation des installations de formation par plusieurs États, les normes de formation doivent être harmonisées entre les États. Elle constate également que la réglementation sur la formation devrait être réexaminée pour faciliter l'emploi d'installations de formation multinationales.

5.51 La réunion souligne la nécessité de garantir l'assurance de la qualité de la formation dans le domaine de l'aviation civile. À cet égard, elle appuie fortement le Programme TRAINAIR de l'OACI comme moyen d'améliorer la qualité et le rapport coût-efficacité de la formation dans ce domaine. Cependant, elle convient aussi qu'il faudrait prendre des mesures supplémentaires pour renforcer l'assurance de la qualité des centres de formation dans la Région AFI.

5.52 La réunion est informée que les membres du Programme TRAINAIR ont créé un groupe actif de conception des cours (GCC), de concert avec des concepteurs formés selon les normes TRAINAIR. Le GCC prépare des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) en bénéficiant de l'appui et des conseils du Groupe central TRAINAIR de l'OACI. L'assistance du Groupe central consiste notamment à informer les membres sur les MPN disponibles, à veiller à ce que les MPN en cours d'élaboration soient conformes aux normes et à aider les groupes de conception des cours à maintenir les normes prescrites. Les membres du Programme TRAINAIR améliorent la qualité du matériel pédagogique qu'ils élaborent en utilisant des méthodes modernes de conception des cours. En outre, un des avantages de la participation au Programme TRAINAIR est la possibilité pour les membres de s'échanger librement du matériel pédagogique de qualité supérieure, améliorant ainsi la qualité et le rapport coût-efficacité de leurs programmes de formation. Les concepteurs de cours sont également formés pour modifier les MPN d'autres établissements afin de les adapter aux besoins locaux.

5.53 La réunion convient que le Programme TRAINAIR est un moyen efficace de normaliser le matériel pédagogique et de faciliter la coordination et la coopération entre les centres de formation. Contrairement aux organismes de formation isolés, qui ont des ressources limitées et qui produisent leurs propres cours de formation pour se conformer aux nouvelles SARP ou aux SARP amendées de l'OACI, les membres du Programme TRAINAIR sont équipés des outils appropriés, partagent le fardeau de l'élaboration de cours de formation de qualité supérieure et, au besoin, reçoivent un appui technique de l'OACI. La réunion convient donc que le Programme TRAINAIR doit figurer bien en vue dans la normalisation de la formation et l'assurance de la qualité de la formation.

5.54 À l'issue de son examen, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 5/8 — Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique

Il est recommandé que :

- a) les États et les organismes responsables de la formation dans la Région AFI dressent un inventaire de la formation disponible actuellement dans leurs centres de formation de l'aviation civile ;
- b) les États examinent leurs cadres réglementaires pour déterminer s'il existe des barrières qui empêchent d'utiliser les centres de formation d'autres États et de recevoir des crédits pour cette formation ;
- c) le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), en coopération avec la CAFAC et d'autres parties prenantes, organise des conférences panafricaines de coordination de la formation qui serviront de cadre pour poser les fondations d'une coopération plus étroite et d'une harmonisation des exigences en matière de formation, y compris la normalisation et l'assurance de la qualité ;
- d) la première conférence panafricaine de coordination de la formation forme un groupe de travail de spécialistes de la formation pour définir un plan directeur pour l'harmonisation de la formation dans la Région AFI ;
- e) sur la base des résultats d'ensemble de l'analyse des écarts, l'ACIP prévoit dans son programme de travail la réalisation d'une analyse des besoins en matière de formation. L'analyse de ces besoins et les plans des États en matière de ressources humaines permettront d'établir un plan stratégique pour accroître et rationaliser les ressources de formation en Afrique ;
- f) les États et les donateurs envisagent d'augmenter la capacité des centres de formation actuels ;
- g) les États et les organismes responsables de la formation dans la Région AFI envisagent la possibilité de devenir membres du Programme TRAINAIR ;
- h) les États et les fournisseurs de services de la Région AFI appuient le Programme TRAINAIR et y participent pleinement.

Système de suivi des activités liées à la sécurité — Résultats des audits et suivi par l'OACI

5.55 La réunion prend note d'un rapport de situation sur les activités que mène l'OACI pour corriger les carences en matière de sécurité et de sûreté qui ont été constatées durant les audits effectués dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Ces activités sont coordonnées dans l'ensemble de l'OACI afin d'hierarchiser et de cibler l'assistance apportée aux États et de mobiliser les parties prenantes et les ressources. Au chapitre de la transparence, la réunion reçoit un rapport sur la méthode suivie par l'OACI au sujet des États dans lesquels un nombre important de carences ont été observées. La réunion rappelle

que si un État ne corrige pas ses carences, il pourrait être recommandé au Conseil de l'OACI de prendre des mesures à son égard, au titre de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago.

5.56 La réunion est informée qu'en novembre 2006, le Secrétaire général a créé la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB), une commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examiner les antécédents particuliers de certains États en matière de sécurité et de sûreté qui sont portés à sa connaissance et de constituer un centre de coordination au sein de l'OACI. La situation d'un État peut être portée devant la Commission pour examen sur la base d'indicateurs de sécurité ou de sûreté liés au niveau de leur non-conformité observé pendant un audit de sécurité ou de sûreté, et sur la base d'autres indicateurs de sécurité.

5.57 La réunion note qu'après avoir examiné les résultats de l'audit d'un État, la Commission peut recommander certaines mesures au Secrétaire général afin d'aider ledit État à s'attaquer aux carences mises en évidence pendant l'audit de sécurité et/ou de sûreté. La responsabilité de donner suite à ces recommandations est ensuite confiée au service compétent de l'OACI. Une date limite est fixée pour la présentation d'un rapport d'avancement par ce service. Quand elle reçoit ce rapport, la Commission décide si des mesures complémentaires doivent être prises, si les modalités d'action retenues doivent être maintenues ou si les carences ont été éliminées.

5.58 Lorsqu'un État a réussi à traiter les carences les plus graves décelées par l'audit ou les audits, ou qu'il a donné une suite satisfaisante aux recommandations de la Commission, son nom est retiré de la liste des États dont la situation a été portée à l'attention de la Commission.

5.59 Dans certains cas, les audits mettent en évidence des problèmes de sécurité qui appellent une prompt réaction. La réunion rappelle que, suite à une recommandation de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06), le Conseil a approuvé une procédure pour régler promptement les « problèmes de sécurité préoccupants ». Une telle préoccupation se présente quand un État audité permet au titulaire d'une autorisation ou d'une approbation d'exercer les privilèges qui lui sont conférés, même si les spécifications minimales établies par l'État et énoncées dans les normes des Annexes de l'OACI ne sont pas satisfaites, ce qui met immédiatement en danger l'aviation civile internationale. Si un audit met en évidence un réel problème de sécurité préoccupant, une lettre est envoyée à l'État pour lui demander de prendre des mesures correctrices dans un délai spécifié (deux semaines habituellement). Si l'État ne répond pas comme il convient en notifiant à l'OACI les mesures qu'il prendra, le problème est porté à la connaissance de tous les États contractants sur le site web sécurisé de l'OACI. Lorsqu'un État ne réagit pas à une recommandation de l'OACI de résoudre un problème de sécurité préoccupant, la Commission peut aussi signaler cet État au Conseil pour qu'il envisage des mesures au titre de la procédure pour la transparence et la divulgation de renseignements sur les défauts importants de conformité aux SARP liées à la sécurité, en application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago.

5.60 On s'inquiète de la possibilité que certaines des mesures décrites ci-dessus soient plus punitives qu'utiles. La réunion rappelle toutefois la Résolution A36-2 de l'Assemblée, qui charge le Conseil de l'OACI « d'appliquer et de revoir, selon les besoins, la procédure pour informer les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité afin que les autres États contractants prennent en temps utile des mesures adéquates ». La réunion convient que les États ne doivent être renvoyés au Conseil de l'OACI pour suite à donner en vertu de l'article 54, alinéa j),

qu'en dernier recours. Il est aussi reconnu que l'ARRB est un moyen efficace d'aider les États en ciblant les efforts d'assistance de façon à répondre au mieux aux besoins des États.

Coordination et harmonisation de l'assistance apportée aux États africains pour qu'ils puissent établir et maintenir un système efficace et viable de supervision de la sécurité et résoudre les carences constatées — Coordination de l'assistance bilatérale et/ou multilatérale pour le renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique

5.61 La réunion examine la nécessité de coordonner et d'harmoniser l'assistance apportée aux États de la Région AFI pour qu'ils puissent établir et maintenir un système efficace et viable de supervision de la sécurité et résoudre les carences constatées. Il est émis l'avis qu'une approche coordonnée de la fourniture de l'assistance est nécessaire pour éviter le chevauchement des programmes d'assistance. Il est aussi fait valoir qu'une bonne coordination et une bonne harmonisation, sous la conduite de l'OACI, dans l'esprit des diverses résolutions de l'Assemblée, amélioreront considérablement l'efficacité de l'aide apportée et renforceront la sécurité de l'aviation dans la Région AFI.

5.62 La réunion reconnaît qu'il y a un certain degré de non-mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité dans la majorité des États de la Région AFI et aussi que les États africains ont eu des difficultés à obtenir une assistance adéquate d'États et d'organismes internationaux et régionaux donateurs. Il est noté que, dans certains cas, une assistance similaire a été apportée par diverses sources, ce qui a constitué un dédoublement des efforts qui a semé la confusion et empêché d'obtenir les résultats escomptés. Même lorsque l'aide fournie par des donateurs différents est spécifique à un seul domaine, du fait de la nature interdépendante des activités de l'industrie, il y a eu un certain chevauchement, d'où la nécessité d'une bonne coordination pour assurer l'efficacité et la viabilité. De façon générale, l'absence d'une coordination et d'une harmonisation appropriées s'est traduite par une mauvaise utilisation des ressources qui a empêché d'obtenir les résultats souhaités.

5.63 La réunion rappelle que, l'an dernier, l'OACI, en coordination avec des États donateurs, a mis au point la Base de données internationale des projets d'assistance (IDAP), grâce à laquelle des renseignements sur l'aide apportée aux États qui en font la demande peuvent être mis à la disposition des États et organismes donateurs, ce qui permet la mise en commun de l'information sur l'assistance fournie. La base de données contient des renseignements tels que la nature et le type de projet d'assistance, l'étape d'élaboration du projet, la période de mise en œuvre, l'agent d'exécution et les réalisations attendues.

5.64 La réunion est informée que l'IDAP a d'abord été mise sur pied comme projet pilote, pour recevoir des éléments en vue de son amélioration et déterminer la nature et le format de l'information demandée. La seconde phase du projet est toutefois sur le point de commencer ; les États donateurs, les organismes de financement et les États bénéficiaires seront alors formellement invités à communiquer des renseignements sur les projets pour remplir la base de données.

5.65 La réunion convient que la disponibilité de tels renseignements aidera à diriger l'assistance vers les domaines où elle est vraiment nécessaire et préviendra les doubles emplois. La réunion est de plus informée que les renseignements ne seront fournis et accessibles qu'aux donateurs et aux États bénéficiaires. La base de données ne contiendra pas de renseignements d'audit ni d'autres types de renseignements sensibles.

5.66 La réunion note que le principal objectif de la coordination et de l'harmonisation de l'assistance apportée aux États de la Région AFI est de faire en sorte que les programmes individuels et

collectifs d'aide à l'aviation en matière de sécurité donnent lieu à une meilleure coordination des efforts d'assistance et à des améliorations soutenues des initiatives de sécurité aéronautique à l'échelle mondiale. À cette fin, un échange de renseignements pour améliorer le processus de coordination est jugé indispensable pour que les programmes d'assistance des divers États soient efficaces et bien ciblés.

5.67 La réunion constate que le rôle de l'OACI dans l'harmonisation de l'assistance sera de se concentrer sur, et de faciliter, l'application des principes et de la méthodologie du GASP par les États ou les groupes d'États dans le cadre de l'élaboration de leur plan d'action visant à résoudre les carences. De plus, elle est informée que l'IDAP a aussi permis à l'OACI de trouver des sources/partenaires de financement possibles et d'aider à l'exécution des projets en cours par l'intermédiaire de la TCB ou d'autres organismes.

5.68 La réunion convient que pour que le processus de coordination et d'harmonisation porte fruit, il est indispensable que les États et les donateurs fournissant une assistance à l'aviation dans la Région AFI et les États bénéficiaires d'une telle assistance coopèrent pleinement avec l'OACI en communiquant l'information nécessaire et en l'actualisant en temps utile. À l'issue de ses délibérations, la réunion adopte la recommandation suivante :

Recommandation 5/9 — Coordination et harmonisation de l'assistance

Il est recommandé que, comme moyen de coordonner l'assistance aux activités visant à résoudre les carences constatées et à renforcer la sécurité générale dans la Région AFI en accord avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan de mise en œuvre AFI, les parties prenantes, et en particulier les États bénéficiaires et les donateurs, fournissent à l'OACI des renseignements sur l'assistance apportée aux États.

Mise en œuvre du programme de travail de l'ACIP et du développement d'un plan d'action adapté et unifié visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI

5.69 La réunion examine les progrès accomplis jusqu'ici en ce qui concerne le programme de travail de l'ACIP et les efforts fournis par l'OACI et toutes les parties prenantes pour garantir la mise en œuvre effective du programme de travail. Les États de la Région AFI sont instamment priés de participer activement au programme de travail de l'ACIP et de s'engager à mettre en œuvre des projets hiérarchisés conçus pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région. Tous les États, l'industrie et les donateurs, en tant que parties prenantes au renforcement de la sécurité dans le monde, sont invités à exécuter des projets hiérarchisés élaborés compte tenu du GASP comme le prévoit la Résolution A36-1 de l'Assemblée (voir l'appendice au rapport sur le point 3 de l'ordre du jour).

5.70 La réunion note que même si elles ont sensiblement augmenté au fil des années, les activités aériennes en Afrique continuent à représenter moins de 3 % des activités mondiales (internationales et intérieures). L'Afrique était au deuxième rang régional pour son taux de croissance annuel entre 2006 et 2007, mais le trafic ne constitue toujours en moyenne que 2,6 % des activités mondiales de l'aviation civile. Cela en dépit du fait que l'Afrique soit le deuxième plus grand continent, qu'elle soit habitée par plus de 14 % de la population mondiale et que, sur tout le continent, les moyens de transport terrestre soient les moins développés. La réunion constate que la majorité des États africains ont des carences similaires en ce qui a trait à leur capacité d'établir et de gérer un système de supervision de la sécurité approprié et efficace. Il est également noté qu'avec moins de 3 % de l'activité aérienne mondiale, l'Afrique dans son ensemble a le taux le plus élevé d'accidents, soit neuf fois la moyenne

mondiale. La réunion convient que l'aviation peut contribuer beaucoup au développement social et économique d'un État, mais le niveau des activités aéronautiques de la plupart des États africains est tel que ces activités ne peuvent pas à elles seules générer les fonds nécessaires au soutien des programmes de supervision de la sécurité ; ceux-ci doivent donc être subventionnés à partir des maigres ressources des États, probablement des ressources prévues pour l'éducation, la santé et d'autres secteurs du domaine social et du développement.

5.71 La réunion constate que le Plan AFI a donc été lancé pour travailler étroitement avec les États de la Région AFI et toutes les parties prenantes au renforcement de la sécurité aérienne en Afrique aux échelons national et régional et que le programme de travail et le plan de mise en œuvre de l'ACIP, établi pour donner effet aux objectifs du Plan AFI, prévoient un certain nombre d'activités qui sont en cours d'exécution, comme des ateliers sur la GASR, des séminaires/ateliers sur la sécurité de l'aviation, divers autres séminaires et cours et des exercices d'analyse d'écart détaillée. La réunion note qu'un plan d'action unifié sera élaboré lorsque l'analyse d'écart aura été effectuée dans la majorité ou la totalité des États AFI et qu'un plan à long terme fondamental aura été établi pour assurer la viabilité des résultats du Plan AFI.

5.72 Pour la réunion, il ne fait pas de doute qu'une fois développée comme il se doit et gérée de manière efficace et sûre, l'aviation peut contribuer de façon significative au développement social et économique d'un État. Elle rappelle que la première réunion annuelle conjointe de la Conférence des ministres de l'Économie et des Finances de l'UA et de la Conférence des ministres africains des Finances, de la Planification et du Développement économique de la CEA (Addis-Abeba, 26 – 29 mars 2008) a reconnu que la sécurité et les services du transport aérien sont l'un des défis auxquels l'Afrique est confrontée en ce XXI^e siècle. Le Comité d'experts qui s'est réuni avant la réunion conjointe est convenu « *que le transport demeure un défi majeur pour le développement en Afrique, en particulier [que] les services et la sécurité du transport aérien dans le continent nécessitent des améliorations urgentes, et en conséquence qu'il faut s'occuper de la sécurité de l'aviation et faire intervenir non seulement les ministres chargés du Transport mais aussi les ministres des Finances et de la Planification économique* ». Les ministres ont adopté la recommandation des experts voulant que « *la CEA aide les pays africains à améliorer leur système de transport, notamment les services et la sécurité du transport aérien* » et que « *en plus des ministres africains chargés du Transport, les ministres des Finances et de la Planification économique participent aussi au développement du transport sur le continent* », ce que la réunion considère comme un pas en avant.

5.73 La réunion constate que le programme de travail de l'ACIP est fondé sur la nécessité d'aider les États de la Région AFI à renforcer la sécurité de l'aviation à l'échelon national et régional. Un certain nombre d'activités ont été conçues à cette fin et elles sont en cours d'exécution. Il est aussi noté que le programme ACIP a étroitement collaboré avec l'ISSG pour donner des ateliers sur la GASR dans les diverses sous-régions du continent [à Abuja (Nigéria), du 14 au 16 avril 2008, à Arusha (Tanzanie), du 12 au 14 août 2008, et à Ouagadougou (Burkina Faso), du 11 au 13 novembre 2008].

5.74 Il est noté que chaque atelier a été suivi d'une analyse d'écart détaillée effectuée dans chacun des États y ayant participé sous l'égide d'une organisation régionale et/ou sous-régionale. Après l'atelier d'Abuja, une analyse d'écart des États du Groupe de l'accord de Banjul (BAG) a été réalisée du 16 juin au 25 juillet 2008. Les résultats et recommandations de l'analyse d'écart ont été examinés et les actions prioritaires, établies. Les actions prioritaires ont été présentées au Conseil dans le courant de sa 185^e session, et le Conseil a décidé que l'ACIP devait aider les États du BAG à exécuter les actions prioritaires préliminaires qui ont été établies.

5.75 Au sujet de l'exécution d'analyses d'écart et de mesures de suivi, la réunion rappelle le paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A36-1, qui « *Encourage* tous les États contractants, l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités identifiées grâce à une analyse d'écart qui doit être conforme aux principes du GASP et aux autres principes énoncés dans le Plan AFI ». Dans le cas des groupes où il existe déjà une organisation régionale de sécurité ou bien où un projet COSCAP est en cours, l'analyse d'écart devrait être un outil efficace pour définir les priorités des plans d'action/programmes de travail.

5.76 La réunion note que l'ACIP a donné une série d'ateliers sur la GASR en coopération avec le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG). Elle note en outre que l'ACIP a créé et donné des séminaires, des ateliers et des cours sur le programme national de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité.

5.77 La réunion note que l'ACIP a aussi élaboré un programme de séminaires, ateliers et cours, selon le cas, qui seront donnés en 2009 dans la Région AFI, sur des sujets précis concernant la sécurité tels que la délivrance de licences, les opérations aériennes, la sécurité en cabine, la certification des aéronefs, la navigabilité, la gestion du trafic aérien, les manœuvres au sol, la prévention et les enquêtes sur les accidents, le transport aérien des marchandises dangereuses et la médecine aéronautique. À cet égard, elle demande au Secrétariat d'inviter les centres de formation à participer à ces activités. Il est également fait savoir qu'une grande variété d'instructeurs/présentateurs ont été recherchés durant la conduite des séminaires, ateliers et cours, afin de tirer parti des expériences disponibles et de faire partager les aptitudes et les connaissances de la plus grande variété possible de sources. Il est aussi convenu que ces activités devraient être équitablement réparties sur l'ensemble du continent et que les États devraient être encouragés à accueillir les activités et à indiquer leur intention au Secrétariat de l'OACI. À l'issue de ses délibérations, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 5/10 — Programme de travail de l'ACIP

Il est recommandé que la Réunion spéciale AFI RAN adopte le programme de travail du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) comme outil pour l'élaboration d'un plan d'action adapté visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI.

Recommandation 5/11 — Analyse d'écart

Il est recommandé que les États et les organisations régionales et sous-régionales mettent en œuvre les projets prioritaires convenus résultant de l'analyse d'écart réalisée, conformément au calendrier établi à cet effet.

Recommandation 5/12 — Projets prioritaires

Il est recommandé que les États contractants, l'industrie et les donateurs entreprennent des projets qui répondent aux priorités établies par l'ACIP et ses partenaires en accord avec le processus du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), comme le prévoit la Résolution A36-1 de l'Assemblée.

Suivi des activités liées à la sécurité

5.78 La réunion examine des propositions visant à faire en sorte que des mesures de suivi soient prises pour aider les États à développer leur capacité de supervision de la sécurité, à résoudre les carences constatées et à renforcer la culture de la sécurité des fournisseurs de services aéronautiques en Afrique, avec efficacité et de façon durable. Elle examine aussi une proposition relative à un système pour appuyer les mesures de suivi et la coordination à assurer pour réaliser les objectifs du Plan AFI. Dans le cadre des propositions, elle ébauche et examine un plan pour la création d'équipes de sécurité à l'échelon des bureaux régionaux ainsi que dans les États et les COSCAP, et d'autres agences régionales de sécurité de l'aviation.

5.79 La réunion rappelle qu'au fil des ans, l'OACI a fait d'importants efforts pour aider les États à appliquer les prescriptions internationales. Elle examine une proposition consistant à mettre en place une surveillance continue comme partie intégrante des projets de mise en œuvre. Le concept de « surveillance continue » serait fondé sur l'établissement d'un système qui contrôle en permanence l'efficacité et la viabilité de l'assistance apportée à l'échelon national ou régional. La responsabilité de la surveillance continue incomberait aux bureaux régionaux et serait assurée dans le cadre d'un système structuré préétabli. À ce sujet, la réunion est informée que l'OACI est en train de créer des équipes de sécurité des bureaux régionaux qui seront chargées de veiller à la mise en œuvre continue du Plan AFI après 2011, y compris d'assurer la surveillance continue et le suivi des projets de mise en œuvre dans la Région AFI.

5.80 La réunion considère que la valeur des programmes d'assistance et la mise en œuvre des projets dépendent essentiellement de leur efficacité et de leur viabilité à long terme et que l'établissement d'un système et de procédures de suivi et de mise en œuvre continue permettra de garantir la viabilité de l'assistance apportée et en même temps d'améliorer constamment les situations préoccupantes du point de vue de la sécurité qui sont visées par l'assistance fournie.

5.81 En ce qui concerne l'établissement d'équipes de sécurité dans les États et les bureaux régionaux, il est noté que l'établissement d'équipes de sécurité à tous les niveaux est une suite du processus du GASP, qui tient au fait que toutes les parties prenantes devraient participer à l'effort pour donner effet au GASP et renforcer la sécurité de l'aviation. À l'issue de ses délibérations, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 5/13 — Suivi et surveillance continue de la viabilité des projets de mise en œuvre

Il est recommandé de créer, dans les bureaux régionaux AFI, des équipes de sécurité chargées d'assurer la continuité du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) ainsi que le suivi et la surveillance continue de l'efficacité et de la viabilité des projets de mise en œuvre.

Recommandation 5/14 — Établissement d'équipes de sécurité complémentaires

Il est recommandé que les États, les COSCAP et les diverses agences régionales de sécurité de l'aviation de la Région AFI établissent des équipes de sécurité pour compléter les équipes de sécurité des bureaux régionaux de l'OACI et travailler étroitement avec elles.

Établissement d'équipes d'inspecteurs dans les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi

5.82 La réunion examine une proposition relative à l'établissement d'équipes d'inspecteurs dans les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi pour répondre rapidement aux besoins d'assistance directe des États en matière de supervision de la sécurité dans les domaines de la navigabilité, de l'exploitation des aéronefs et de la certification des aérodromes. La proposition n'exclut pas la possibilité de mettre en place des organismes régionaux, mais l'expérience a montré qu'en raison de sa complexité inhérente, le processus conduisant à la mise en œuvre effective de ces organismes demande du temps.

5.83 La proposition consiste à créer des équipes d'inspecteurs dans les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi pour aider les États qui en font la demande à s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, notamment à exécuter les inspections ou audits préalables à la délivrance ou au renouvellement de certificats de navigabilité, de licences du personnel ou de permis d'exploitation aérienne, ainsi qu'en matière de certification des aérodromes.

5.84 La réunion reconnaît l'intention de la proposition mais estime que les recommandations et mesures déjà prises par le Comité y répondent de façon satisfaisante et qu'il n'est donc pas nécessaire pour le moment d'accepter les recommandations figurant dans la proposition.

APPENDICE

INITIATIVES DE SÉCURITÉ MONDIALES ET OBJECTIFS

GSI-1 : Application uniforme des normes internationales et des meilleures pratiques de l'industrie (<i>Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2015</i>)*				
Objectifs				
1a	Les États appliquent les SARP de l'OACI et les meilleures pratiques de façon uniforme.			
1b	Exécuter une analyse d'écart pour les États qui ne peuvent pas se mettre en conformité. Établir des plans pour parvenir à la conformité souhaitée, en prévoyant au besoin un soutien international.			
1c	La conformité aux SARP internationales est évaluée de façon continue par l'USOAP de l'OACI et d'autres moyens d'évaluation équivalents. Un soutien international coordonné est assuré au besoin.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Cadre réglementaire robuste, de nature à relever les défis en matière de sécurité. • L'uniformité avec les autres États améliore sécurité et efficacité. • Reconnaissance internationale. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 1a :			
	Objectif 1b :			
	Objectif 1c :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. 			
	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les acteurs principaux. 			
	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer les forces et les éléments porteurs. 			
	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer les risques existants et émergents. 			
	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer une analyse d'écart. 			
	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées • Établir un plan d'action. 			
				9/2010**
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			
				1/2011***
Références	GSI-1 et domaine d'intervention 1 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.**** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-2 : Supervision uniforme de la sécurité <i>(Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2015)*</i>				
Objectifs				
2a	Les États veillent à ce que leur autorité de réglementation soit indépendante dans l'exercice de ses fonctions de sécurité, compétente et suffisamment financée. (Dec 2015)			
2b	Les États mettent en place des systèmes appropriés pour préserver l'efficacité de leur fonction de réglementation.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Les États peuvent délivrer licences et certifications en accord avec les normes de l'OACI et les meilleures pratiques. • Les États peuvent assurer la supervision de la sécurité de tous leurs exploitants aériens et organismes de maintenance agréés. • Les États peuvent superviser les opérations aériennes étrangères sur leur territoire. • Les États peuvent résoudre en temps utile les questions de sécurité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 2a :			
	Objectif 2b :			
TÂCHES				
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Effectuer une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-2 et domaine d'intervention 2 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-3 : Compte rendu efficace des erreurs/incidents (Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 9/2013)*				
Objectifs				
3a	Les États apportent des modifications de nature législative afin de soutenir la « culture juste », d'encourager les systèmes de compte rendu ouverts et de protéger les données collectées dans le seul but d'améliorer la sécurité de l'aviation.			
3b	L'OACI procède à un examen des activités des États dans le but de déterminer les lacunes de leur action législative afin d'encourager les systèmes de compte rendu ouverts. Établir un plan pour combler les lacunes.			
3c	Rassembler les données régionales en matière de sécurité.			
3d	Mettre en œuvre un partage international des données/système mondial de compte rendu.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> Le personnel est encouragé à rendre compte des erreurs. Obligation de mettre en œuvre une démarche proactive et prédictive de gestion de la sécurité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 3a :			
	Objectif 3b :			
	Objectif 3c :			
	Objectif 3d :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. Déterminer les acteurs principaux. Déterminer les forces et les éléments porteurs. Déterminer les risques existants et émergents. Exécuter une analyse d'écart. Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-3 et domaine d'intervention 3 de la Feuille de route			

* Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.

** Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.

*** Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.

GSI-4 : Enquêtes efficaces sur les incidents et les accidents (<i>Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2013</i>)*				
Objectifs				
4a	Les États mettent en pratique les principes de l'Annexe 13 de l'OACI et créent un organisme d'enquête indépendant et impartial, ayant reçu une formation professionnelle et bénéficiant d'un financement suffisant, ou donnent accès à un tel organisme. On donne suite aux recommandations de sécurité.			
4b	Les États mettent en place un cadre juridique pour la protection des données en matière de sécurité, dans le but de prévenir les accidents et non pas d'attribuer des blâmes.			
4c	Établir une coopération et un partage internationaux en ce qui concerne les renseignements sur les accidents et les incidents.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> Le personnel est encouragé à rendre compte des erreurs. Obligation de mettre en œuvre une démarche réactive, proactive et prédictive de gestion de la sécurité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 4a :			
	Objectif 4b :			
	Objectif 4c :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. Déterminer les acteurs principaux. Déterminer les forces et les éléments porteurs. Déterminer les risques existants et émergents. Exécuter une analyse d'écart. Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-4 et domaine d'intervention 4 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-5 : Bonne coordination des programmes régionaux (<i>Note. — Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2013</i>)*				
Objectifs				
5a	Concevoir des mécanismes régionaux et tirer parti des mécanismes existants pour favoriser l'uniformité.			
5b	Attribuer les priorités d'intervention aux régions sur la base d'une évaluation des risques. Sept. 2013			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Rationalisation des ressources. • Mise en œuvre plus efficace des plans d'action. • Viabilité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 5a :			
	Objectif 5b :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010*
Références	GSI-5 et domaine d'intervention 5 de la Feuille de route			

* *Note. — Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note. — Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note. — Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-6 : Compte rendu et analyse efficaces des erreurs et des incidents dans l'industrie (Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 9/2013)*				
Objectifs				
6a	L'industrie s'engage en faveur d'une « culture juste » en ce qui concerne le compte rendu des problèmes et problèmes potentiels en matière de sécurité, sans réprimande pour les parties en cause.			
6b	Établir et utiliser un ensemble commun de paramètres et de descripteurs d'événements précurseurs en vue de l'adoption d'une démarche proactive de gestion du risque.			
6c	Mettre sur pied et intégrer, à l'échelle de l'industrie, des bases de données communes sur les incidents/erreurs. Démontrer et faire connaître les avantages du compte rendu ouvert.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Permet une démarche proactive et prédictive de gestion de la sécurité. • Condition préalable pour mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 6a :			
	Objectif 6b :			
	Objectif 6c :			
TÂCHES				
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-6 et domaine d'intervention 6 de la Feuille de route			

* Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.

** Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.

*** Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.

GSI-7 : Utilisation uniforme des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) (<i>Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2015</i>)*				
Objectifs				
7a	Un SGS est prescrit pour tous les secteurs et disciplines de l'industrie.			
7b	Élaborer un plan en vue de prendre en compte les SGS dans les processus d'audit.			
7c	Créer des processus d'audit pour évaluer la fonction SGS.			
7d	Mettre en œuvre l'examen des SGS dans le cadre des audits.			
7e	Définir des points d'interface entre les domaines d'intervention de l'industrie et élaborer un plan en vue de l'intégration des SGS dans toutes les interfaces.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Permet une démarche proactive et prédictive de la gestion de la sécurité. • Condition préalable pour mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité efficace. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 7a :			
	Objectif 7b :			
	Objectif 7c :			
	Objectif 7d :			
	Objectif 7e :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-7 et domaine d'intervention 7 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-8 : Application uniforme des exigences réglementaires (<i>Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 9/2013</i>)*				
Objectifs				
8a	Avec un soutien total de la direction, exécuter une évaluation et une analyse d'écart indépendante de la conformité de l'industrie aux règlements, en vue de traiter les cas de non-conformité.			
8b	Exécuter des audits indépendants réguliers de la sécurité opérationnelle pour évaluer le maintien de la conformité dans l'ensemble de l'industrie.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Un système sûr ne peut être atteint que lorsque l'industrie se conforme à la réglementation de l'État, qui est fondamentalement basée sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. • Une conformité continue et auditée aux règlements de l'État assure une amélioration continue de la sécurité, car ces règlements sont amendés pour les mettre et les maintenir en entière conformité avec les SARP de l'OACI, qui sont actualisées pour prendre en compte l'évolution des exigences en matière de sécurité de l'aviation. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 8a :			
	Objectif 8b :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			9/2010**
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			1/2011***
Références	GSI-8 et domaine d'intervention 8 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-9 : Adoption uniforme des meilleures pratiques de l'industrie (Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 9/2013)*				
Objectifs				
9a	Améliorer (au moyen d'un engagement de la direction) les structures qui permettent de se tenir au courant des meilleures pratiques et déterminer les mises au point à apporter aux meilleures pratiques.			
9b	L'industrie partageant ouvertement l'information sur les avantages des meilleures pratiques, mettre en œuvre l'évaluation comparative des performances en matière de constance dans la diffusion de l'information.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Permet l'introduction de meilleures pratiques de l'industrie actualisées, représentant l'application des leçons apprises par l'industrie de l'aviation internationale, grâce à l'acquisition et au maintien continus de la connaissance de ces meilleures pratiques. • L'évaluation comparative de la diffusion des meilleures pratiques permet de mettre en évidence les exploitants, les États ou les régions où des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître l'adoption des meilleures pratiques. • L'adoption des meilleures pratiques améliorera la sécurité et/ou l'efficacité générales. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 9a :			
	Objectif 9b :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-9 et domaine d'intervention 9 de la Feuille de route			

* Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.

** Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.

*** Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.

GSI-10 : Harmonisation des stratégies de l'industrie en matière de sécurité (Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 9/2013)*				
Objectifs				
10a	Créer un mécanisme pour la coordination et le partage des stratégies de sécurité.			
10b	Coordonner et partager les stratégies de sécurité, dans le but de les harmoniser et de réduire le plus possible les chevauchements			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • L'efficacité des efforts consacrés à améliorer la sécurité de l'aviation est accrue par l'harmonisation des stratégies, des buts et des méthodes, en particulier lorsqu'il existe des solutions intégrées aux niveaux mondial ou régional. • Les chevauchements d'activités sont réduits. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 10a :			
	Objectif 10b :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-10 et domaine d'intervention 10 de la Feuille de route			

* Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.

** Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.

*** Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.

GSI-11 : Personnel qualifié en nombre suffisant (<i>Note.</i> — <i>Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2015</i>)*				
Objectifs				
11a	Déterminer les besoins à satisfaire pour préserver la sécurité des vols malgré la croissance prévue de l'aviation commerciale.			
11b	Établir des plans en matière de ressources qui permettent de produire un nombre suffisant de personnes qualifiées.			
11c	Établir des processus d'audit pour confirmer que les plans en matière de ressources humaines produiront un nombre suffisant de personnes.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> Le recrutement, la formation et le maintien d'effectifs techniquement qualifiés, y compris ceux qui sont engagés dans les fonctions de supervision de la sécurité, garantit le potentiel de croissance de l'aviation commerciale tout en préservant les niveaux de sécurité. Un effectif de base de personnel compétent ayant reçu une bonne formation est une condition requise pour la sécurité. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 11a :			
	Objectif 11b :			
	Objectif 11c :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. Déterminer les acteurs principaux. Déterminer les forces et les éléments porteurs. Déterminer les risques existants et émergents. Exécuter une analyse d'écart. Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-11 et domaine d'intervention 11 de la Feuille de route			

* *Note.*— *Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.*— *Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.*— *Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

GSI-12 : Utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité (<i>Note.— Les objectifs doivent être atteints d'ici 12/2015</i>)*				
Objectifs				
12a	Définir les cas de retard technologique certain. Les acteurs de l'industrie travaillent ensemble à déterminer les domaines dans lesquels la technologie pourrait apporter des avantages considérables en matière de sécurité.			
12b	Mettre en œuvre des technologies éprouvées qui ont été mises au point pour renforcer la sécurité.			
12c	Intégrer les mesures visant à combler les retards technologiques.			
Avantages				
<ul style="list-style-type: none"> • Les avancées technologiques contribuent dans une mesure considérable à une amélioration majeure de la sécurité. • L'achat, l'installation et le maintien de technologies avancées accroissent fortement le potentiel d'amélioration de la sécurité, mais seulement lorsqu'ils sont soigneusement planifiés, en utilisant la technologie appropriée et en tenant compte des facteurs régionaux. 				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 12a :			
	Objectif 12b :			
	Objectif 12c :			
	TÂCHES			
Court terme	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner la sous-région (p. ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action. 			
Moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan d'action. 			9/2010**
Références	GSI-12 et domaine d'intervention 12 de la Feuille de route			

* *Note.— Atteindre au moins le niveau 3 sur l'échelle de maturité.*

** *Note.— Terminer l'élaboration du plan d'action pour les États/groupes sous-régionaux au plus tard en 9/2010. Certains États/groupes sous-régionaux pourraient achever ce processus dès 9/2009.*

*** *Note.— Pour les États de la Région AFI, la mise en œuvre commence au plus tard en 1/2011. Certains États/groupes sous-régionaux commenceront en 10/2009.*

Point 6: Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

Introduction

6.1 Au titre du point 6 de l'ordre du jour, la réunion examine un large éventail de questions liées à l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du système de navigation aérienne. Les sujets abordés incluent notamment l'élaboration d'une approche fondée sur les performances pour la planification de la navigation aérienne, la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans l'espace aérien en route et de région terminale, la mise en œuvre d'approches à qualité de navigation requise (RNP) et l'établissement d'un programme de suivi concernant la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM). Les objectifs du programme de travail relatif au RVSM sont d'améliorer les communications et de garantir une surveillance efficace et appropriée. D'autres sujets jugés cruciaux pour la région sont examinés en détail, notamment les aérodromes et les aides au sol (AGA), la certification des aérodromes, la météorologie (MET), des questions relatives à la gestion de la qualité, le système géodésique mondial – 1984 (WGS-84), les données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD), l'efficacité des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), la planification de mesures à prendre en cas de pandémie, l'harmonisation et l'intégration des réseaux sous-régionaux de microstations (VSAT) qui prennent en charge les communications aéronautiques, le spectre radioélectrique et plusieurs autres questions techniques touchant à l'amélioration du système de navigation aérienne et au renforcement de son efficacité. Les principales carences en matière de navigation aérienne qui ont été relevées dans le cadre du processus de planification régionale sont également étudiées. Par ailleurs, une entente générale est intervenue sur la façon d'harmoniser les travaux de la Région Afrique-océan Indien (AFI) avec ceux des autres régions et d'améliorer les processus de planification.

Cadre de la planification fondée sur les performances

6.2 La réunion rappelle que la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI s'est déclarée satisfaite des efforts en cours en vue de la mise en œuvre d'une approche fondée sur les performances pour la planification au niveau régional, convenant que l'interopérabilité, l'harmonisation et l'uniformité dans le système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) sont des questions cruciales pour lesquelles l'OACI devrait continuer de jouer un rôle de premier plan et poursuivre ses efforts en vue d'assurer une approche commune du développement et de la mise en œuvre d'un système ATM mondial.

6.3 À cet égard, la réunion appuie la nécessité d'adopter une approche fondée sur les performances et harmonisée avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) pour la planification de la navigation aérienne régionale et nationale dans la Région AFI. La réunion note que le GANP a été élaboré pour aider les États et les groupes de planification régionale à déterminer les améliorations opérationnelles qui conviennent le mieux pour tirer parti des avantages à court et à moyen terme en s'appuyant sur les possibilités actuelles et prévues des aéronefs et de l'infrastructure ATM tandis que le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) présente la vision globale d'un système ATM fondé sur les performances.

6.4 La réunion est informée que plusieurs autres documents de l'OACI sont disponibles pour appuyer le processus de planification, notamment le *Manuel sur les besoins du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882), qui transforme la vision globale du concept opérationnel en éléments qui

précisent l'évolution fonctionnelle de l'ATM, et le *Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne* (Doc 9883), qui présente une large vue d'ensemble des tâches devant être entreprises pour assurer la transition à un tel système. Cette approche appuiera la poursuite de l'évolution des plans de transition au système de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) déjà en place, qui devraient être intégrés à l'approche de la planification fondée sur les performances.

6.5 Il est présenté à la réunion une série de fiches du cadre de performance (FCP), qu'elle convient de renvoyer au Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG). Ce dernier utilisera les FCP pour déterminer les diverses parties qui seront chargées de réaliser les objectifs de performance et pour établir des calendriers de réalisation. Il est convenu que l'APIRG devrait aussi mettre en œuvre un mécanisme de surveillance pour donner suite aux FCP élaborées par la réunion RAN et à toutes les FCP futures qui seront élaborées dans le cadre du processus de planification régionale.

6.6 La réunion rappelle que la Région AFI a élaboré un document exhaustif pour orienter la planification et la mise en œuvre des installations et des services de navigation aérienne [Plan de mise en œuvre CNS/ATM pour la Région AFI (Doc 003)]. Sur cette base, il est convenu que les objectifs de performance et les FCP connexes élaborées par la réunion, ainsi que toute autre FCP élaborée par l'APIRG, devraient être incorporés dans le Doc 003, qui devrait alors servir de document de planification intégré.

6.7 En plus de ce qui précède, la réunion souligne que les États auront aussi à élaborer des plans nationaux, faisant appel aux FCP, harmonisés sur les FCP régionales, et que les tâches connexes devraient comprendre le détail des mesures nécessaires pour réaliser avec succès les objectifs de performance nationaux.

6.8 Compte tenu de la nécessité d'avoir une stratégie clairement définie pour mettre en œuvre les systèmes ATM ainsi que de la nécessité d'harmoniser les programmes de travail des États, des régions et du siège de l'OACI, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 6/1 — Cadre de performance régional

Il est recommandé que :

- a) l'APIRG adopte le cadre fondé sur les performances pour la planification des systèmes de navigation aérienne, décrit en détail dans le rapport de la présente réunion, en définissant les objectifs de performance régionaux et en faisant appel aux fiches du cadre de performance (FCP) ;
- b) l'APIRG crée d'autres FCP pour les nouveaux objectifs de performance, selon les besoins ;
- c) les objectifs de performance et les FCP correspondantes adoptées par la réunion de même que toute nouvelle FCP créée par l'APIRG soient incorporés dans le Plan de mise en œuvre CNS/ATM pour la Région AFI (Doc 003), qui devrait alors être mis à jour en vue de servir de document de planification intégré pour la Région AFI.

Recommandation 6/2 — Cadre de performance national

Il est recommandé que les États adoptent un cadre national fondé sur les performances pour la planification des systèmes de navigation aérienne, décrit en détail dans le présent rapport, en définissant les objectifs de performance nationaux, alignés sur les objectifs de performance régionaux, et en faisant appel aux fiches du cadre de performance.

6.9 Comme suite aux délibérations, la réunion convient que l'APIRG devrait revoir sa structure pour établir si des changements seraient bénéfiques compte tenu de l'approche de la planification de la navigation aérienne fondée sur les performances qui est proposée. La réunion estime aussi que la structure et l'organisation des plans régionaux de navigation aérienne (ANP) devraient être examinées sur une base mondiale en vue d'harmoniser les ANP régionaux avec le Plan mondial de navigation aérienne et l'approche de la planification fondée sur les performances. En conséquence, la réunion convient d'adopter les recommandations suivantes :

Recommandation 6/3 — Restructuration du plan régional de navigation aérienne

Il est recommandé que l'OACI, à l'échelle mondiale et en coordination avec les bureaux régionaux, examine les plans régionaux de navigation aérienne et propose des modifications à apporter à leur structure, à leur organisation et à leur présentation graphique pour garantir qu'ils sont harmonisés avec le Plan mondial de navigation aérienne et avec l'approche de la planification de la navigation aérienne fondée sur les performances.

Recommandation 6/4 — Réorganisation de l'APIRG

Il est recommandé que l'APIRG revoie ses méthodes de travail et sa structure et envisage d'apporter des modifications afin de mieux appuyer le cadre de performance de l'OACI dans ses activités de planification et de mise en œuvre.

6.10 L'Association du transport aérien international (IATA) présente à la réunion ses besoins opérationnels pour la Région AFI, qui concernent la couverture radio très hautes fréquences, la surveillance dépendante automatique (ADS), les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), le système mondial de navigation par satellite (GNSS) et la navigation fondée sur les performances (PBN). La réunion note que les besoins opérationnels indiqués par l'IATA seront étudiés par le Comité sur l'efficacité au cours de ses délibérations et que des recommandations sur la plupart des questions seront faites et nécessiteront que l'APIRG y donne suite. Par ailleurs, il est convenu que les besoins opérationnels relevés par l'IATA devraient être renvoyés à l'APIRG par le Secrétariat.

Mise en œuvre du nouveau formulaire de plan de vol OACI

6.11 La réunion rappelle que l'Amendement n° 1 de la quinzième édition des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), approuvé en mai 2008, contenait une révision importante du plan de vol OACI (Appendice 2 des PANS-ATM). Par ailleurs, les incidences des modifications apportées aux systèmes de traitement des données de vol varieront d'un fournisseur de services de navigation aérienne ou d'un État à l'autre, selon les exigences en ce qui concerne les données, le niveau de validation nécessaire et les types de systèmes en place.

6.12 Vu que la mise en œuvre de cet amendement exigera des efforts importants et du temps de la part des États, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des exploitants d'aéronefs et que le changement devrait être coordonné avec toutes les parties prenantes, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) devraient élaborer des plans de transition coordonnés comprenant des stratégies et des mesures d'atténuation communes. La réunion convient donc d'une liste de contrôle générale, présentée dans une FCP, qui devra être utilisée par les États et employée par l'APIRG pour suivre la transition. Elle formule la recommandation ci-après :

Recommandation 6/5 — Mise en œuvre du nouveau formulaire de plan de vol OACI

Il est recommandé que :

- a) l'APIRG adopte l'objectif de performance ATM « Transition au nouveau formulaire de plan de vol OACI », énoncé dans la fiche du cadre de performance (FCP) figurant à l'Appendice A au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) les États, par l'intermédiaire de l'APIRG, coordonnent leur transition au nouveau plan de vol OACI et adoptent la liste de contrôle énoncée dans la FCP figurant à l'Appendice A au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour, de manière à assurer une transition harmonisée et ordonnée au nouveau plan de vol d'ici le 15 novembre 2012.

Évaluations de la sécurité et minimum de séparation verticale réduit (RVSM)

6.13 La réunion note avec satisfaction que le RVSM a été mis en œuvre avec sécurité et succès dans la Région AFI le 25 septembre 2008 et reconnaît que la mise en œuvre du RVSM permettra de renforcer l'efficacité, de réduire la charge de travail et de faciliter l'amélioration des profils de vol, ce qui donnera lieu à des économies de carburant tout en réduisant les émissions de CO₂ en permettant l'emploi de niveaux de vol plus efficaces et de routes plus directes.

6.14 La réunion salue les efforts accomplis par les États et les organisations internationales (à savoir l'ARMA, l'ASECNA, l'IATA, l'IFALPA, l'IFATCA et l'OACI) au fil de nombreuses années, qui ont abouti au succès de la mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI.

6.15 Au cours de son examen des incidences en matière de sécurité du RVSM et du besoin de maintenir les niveaux de sécurité, la réunion rappelle qu'après la mise en œuvre du RVSM dans d'autres régions, des évaluations annuelles de la sécurité effectuées à titre de suivi ont montré que le risque de collision global excédait le niveau de sécurité visé (TLS) de 5×10^{-9} accident mortel par heure de vol. Toutefois, comme l'ont fait d'autres régions de l'OACI, la réunion reconnaît, en se fondant sur des analyses des risques, que le risque de collision plus élevé était attribuable principalement à des erreurs de contrôleurs et de pilotes et à d'autres imprévus qui se seraient produits à la même fréquence, que le RVSM ait été appliqué ou non.

6.16 En conséquence, il est convenu qu'à l'exception de la performance technique en altimétrie, une approche différente, plus stricte et plus réaliste, devrait être adoptée par la Région AFI pour la surveillance des opérations RVSM et que cette approche devrait faire appel aux meilleures pratiques d'autres régions ainsi qu'aux principes de gestion de la sécurité.

6.17 À cet égard, la réunion note que, dans la Région AFI, la mise en œuvre du RVSM a été planifiée dans le cadre d'un programme global appelé « analyse de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM » (PISC), avec la participation active de l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) et l'appui de l'Air Traffic Navigation Services (ATNS) de l'Afrique du Sud, qui gère le PISC, tient à jour la base de données RVSM et mène d'autres activités de surveillance.

6.18 Étant donné ce qui précède et compte tenu de l'efficacité du plan complet de mise en œuvre du RVSM intégrant des principes de gestion de la sécurité, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/6 — Méthode d'évaluation de la sécurité opérationnelle

Il est recommandé que l'APIRG adopte l'objectif de performance ATM « Méthode d'évaluation de la sécurité opérationnelle », énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice B au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.19 Notant les difficultés persistantes en matière de communication dans certaines parties de la Région AFI, la réunion convient de tirer parti de l'élan acquis grâce à la mise en œuvre du RVSM et des travaux de l'Équipe de travail RVSM et de son équipe chargée de la gestion du projet (PMT). À cet égard, il est rappelé que, dans ses efforts pour mettre en œuvre le RVSM, la PMT a commencé à examiner les erreurs et les écarts portés régulièrement à son attention et à encourager les enquêtes de suivi.

6.20 Il est porté à la connaissance de la réunion que la PMT a aussi étudié ces questions dans le cadre de téléconférences hebdomadaires organisées par la Section ATM au siège de l'OACI, à Montréal. Ces réunions hebdomadaires sur les carences, erreurs et écarts se sont traduites par une diminution du nombre des incidents signalés et des carences en matière de communication.

6.21 Il est noté que la PMT se compose de représentants de plusieurs États et organisations internationales et a un appui du siège de l'OACI et des experts régionaux ATM de Dakar et Nairobi. La PMT a également eu la chance d'avoir comme participants aux téléconférences hebdomadaires des représentants de l'Angola, du fournisseur ATS de la République démocratique du Congo et de la Régie des voies aériennes (RVA). La réunion est informée que la PMT est d'avis que de grands pas ont été faits pour renforcer la sécurité de l'exploitation, mais qu'elle estime qu'avec un suivi systématique, des gains plus importants pourraient être réalisés en matière de sécurité.

6.22 La réunion est informée qu'au cours des téléconférences hebdomadaires, la PMT a obtenu de très bons résultats dans son expérimentation avec une application web à prix modique permettant aux membres de voir ce qui est affiché sur les écrans des autres et, ainsi, de présenter un exposé à distance. Cette application, qui offre des communications en phonie sur Internet (VoIP) coûte moins de 50 \$US par mois, le nombre de conférences étant illimité. Dans ce contexte, la réunion convient que cette formule devrait être appliquée afin de réduire les coûts au minimum et d'augmenter le plus possible la participation et les avantages retirés.

6.23 La réunion convient que la PMT devrait être rebaptisée Groupe d'action tactique (GAT) et dotée d'un mandat et d'un programme de travail. Il est admis que le groupe, dans le cadre de ses téléconférences aux deux semaines, devrait régler tactiquement toutes les carences ou erreurs opérationnelles constatées. La réunion convient donc de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/7 — Création d'un Groupe d'action tactique (GAT)

Il est recommandé :

- a) qu'un Groupe d'action tactique (GAT) soit créé dans la Région AFI, avec le mandat et le programme de travail énoncés à l'Appendice C au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) que les États, en priorité, fassent tous les efforts possibles pour aider le GAT et répondre à ses demandes.

6.24 Il est noté que, durant la période faisant suite à la mise en œuvre du RVSM, des données continueront d'être recueillies et analysées pour maintenir les plus hauts niveaux de sécurité. Ces données seront communiquées à l'ARMA par les exploitants, les États, d'autres agences de surveillance régionales et des parties prenantes. Tous les ans, l'ARMA rendra compte du niveau de sécurité des opérations RVSM. Cela dit, la réunion rappelle l'importance de fournir des données à l'ARMA pour les analyses et les comptes rendus, et elle insiste sur la nécessité que tous les États s'acquittent de leurs obligations à cet égard.

6.25 La réunion est heureuse de noter que les résultats de l'analyse de données la plus récente effectuée par l'ARMA ont montré qu'il y avait une diminution soutenue des risques de collision dans la région. La réunion adhère à l'idée que cette amélioration est attribuable aux plans nationaux de sécurité RVSM ainsi qu'aux réactions de l'ARMA et de la PMT et aux mesures de suivi qu'elles appliquent.

6.26 La réunion est informée que des erreurs opérationnelles menant à d'importants écarts de hauteur sont des facteurs cruciaux de l'érosion des niveaux de sécurité. C'est pourquoi la réunion convient d'une proposition de l'ARMA visant à créer un groupe de surveillance RVSM au début de 2009 afin qu'il aide à gérer les erreurs opérationnelles.

6.27 La réunion est informée de l'ampleur des activités menées par l'ARMA pour soutenir la mise en œuvre du RVSM et propose les activités de suivi ci-après :

- a) tenir à jour une base de données des approbations opérationnelles pour le RVSM délivrées par les États (exploitants/aéronefs) ;
- b) surveiller les performances de maintien d'altitude des avions et l'occurrence des écarts de hauteur importants et rendre compte des résultats comme il convient ;
- c) effectuer des évaluations de la sécurité et rendre compte des résultats comme il convient ;
- d) veiller à ce que les exploitants respectent les conditions d'homologation des États ;
- e) prendre les mesures correctives qui s'imposent si les conditions d'exploitation du RVSM ne sont pas satisfaites.

6.28 Compte tenu de ce qui précède, la réunion estime qu'une approche structurée devrait être mise en œuvre pour que la Région AFI puisse s'acquitter de ses obligations relativement à la surveillance

continue et à l'évaluation régulière du niveau de sécurité de l'espace aérien RVSM, et elle convient de la recommandation suivante :

Recommandation 6/8 — Activités de surveillance et de suivi du minimum de séparation verticale réduit (RVSM)

Il est recommandé que les États de la Région AFI appuient :

- a) la notification à l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA), sur une longue période, des aéronefs homologués par les États pour l'exploitation RVSM ;
- b) le soutien à long terme d'un programme AFI de surveillance de l'altitude ;
- c) la collecte sur une longue période de données d'évaluation de la sécurité ;
- d) la disponibilité du personnel pour remplir les fonctions de directeur de programme national RVSM ;
- e) la création du groupe de surveillance ARMA en 2009 ;
- f) des mesures pour réduire le grand nombre d'incidents se produisant dans le plan horizontal dans la Région AFI.

6.29 La réunion note que, comme le prescrit la politique sur la sécurité du RVSM AFI, une « analyse de sécurité postérieure à la mise en œuvre opérationnelle du RVSM » (POSC) sera effectuée pour voir si on a répondu à tous les aspects de la PISC et si le RVSM répond aux attentes en matière de sécurité.

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

6.30 La réunion rappelle que l'APIRG, à sa seizième réunion [Rubavu (Rwanda), 19 – 23 novembre 2007], a analysé diverses questions concernant la mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI, dans le contexte d'un système ATM mondial fondé sur les performances, en tenant compte des avantages de la PBN, des mesures récentes prises par l'OACI à l'échelle mondiale et régionale, et du rôle que devraient jouer l'APIRG, les États et les parties prenantes.

6.31 La réunion note que le Plan mondial de navigation aérienne contient des initiatives du Plan mondial (GPI) visant à tirer parti des fonctions évoluées des aéronefs ; toutefois, l'élaboration continue de spécifications de navigation divergentes aura des incidences négatives sur le plan de la sécurité et de l'efficacité pour les États et l'industrie. Dans cette optique, la réunion prie instamment les États et les exploitants d'aéronefs de suivre les spécifications de navigation communes énoncées dans le manuel sur la navigation fondée sur les performances (PBN, Doc 9613).

6.32 La réunion rappelle la Résolution A36-23 de l'Assemblée qui a été adoptée pour appuyer la mise en œuvre de la PBN à l'échelle mondiale. Cette résolution prie instamment tous les États de mettre en œuvre les routes et procédures d'approche RNAV (navigation de surface) et RNP (qualité de navigation requise) en conformité avec le manuel sur la PBN.

6.33 La réunion rappelle qu'une paire de routes RNP 10 a été établie en mai 2006, comme étape préliminaire à la mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI, et elle a permis d'obtenir d'excellents résultats. Ces routes, communément appelées routes « Tapis rouge I » (Red Carpet I ou RC I), étaient les premières routes long-courriers RNAV AFI ayant des points d'ancrage à la frontière Afrique du Sud/Botswana et sur la côte méditerranéenne en Algérie et en Tunisie. Une deuxième paire de routes RNAV RNP 10 (RNAV 10) a été mise en œuvre en 2007. Ces routes desservent aussi l'Afrique australe et l'Europe, mais elles sont situées plus à l'est que les routes RC I.

6.34 La réunion convient que les routes RNP 10 actuelles devraient être considérées comme une étape en vue d'une solution mieux adaptée qui mènera probablement à la mise en œuvre de la RNP 4 dans les régions océaniques et isolées, et de la RNAV 5 dans les espaces aériens à plus forte densité de trafic. Afin de continuer à réaliser à court terme des progrès grâce à la PBN, les efforts actuels se poursuivront en vue de la mise en œuvre de routes RNAV (RNP 10) supplémentaires, sur un axe est-ouest.

6.35 Compte tenu de ce qui précède et pour appuyer une approche structurée de la mise en œuvre de la PBN, la réunion convient que des objectifs de performance de haut niveau sont nécessaires. Sur cette base, elle convient de la recommandation ci-après afin d'orienter les travaux de l'APIRG sur la PBN :

Recommandation 6/9 — Objectifs de performance de la navigation fondée sur les performances (PBN)

Il est recommandé que l'APIRG adopte les objectifs de performance énoncés dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice D au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour :

- a) optimisation de la structure de routes des services de la circulation aérienne (ATS) dans l'espace aérien en route ;
- b) optimisation de la structure de routes ATS dans l'espace aérien de région terminale ;
- c) mise en œuvre d'approches à qualité de navigation requise (RNP) guidées dans le plan vertical.

Il est recommandé que les États élaborent leur plan d'action national pour répondre aux exigences des FCP régionales, de manière prioritaire, pour réaliser les objectifs de mise en œuvre de la PBN fixés par la Résolution A36-23 de l'Assemblée.

Mise sur pied d'un bureau des procédures de vol (FPO)

6.36 La réunion convient que l'un des aspects les plus prometteurs de la PBN concerne la mise en œuvre de nouvelles procédures de vol aux instruments, qui vont tirer parti des bases de données embarquées. Toutefois, l'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol prendra une plus grande dimension dans le cas des procédures fondées sur la PBN. La réunion reconnaît que de nombreux États de la Région AFI n'ont pas l'expertise pour établir à l'interne une capacité durable de conception des procédures satisfaisant aux prescriptions des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168) ni pour s'acquitter

des responsabilités que leur confère l'Annexe 15 en ce qui concerne la qualité de leurs procédures de vol aux instruments.

6.37 La réunion est informée que la plupart des régions OACI sont aux prises avec les mêmes problèmes pour ce qui est des nouveaux types de procédures de vol et que l'OACI œuvre pour mettre sur pied des bureaux des procédures de vol (FPO) dans chaque région afin d'aider à la mise en œuvre de la PBN et de l'accélérer.

6.38 La réunion note qu'un FPO fera appel aux meilleures pratiques en formation, automatisation et assurance de la qualité afin de répondre aux besoins des États en matière de conception des procédures. Il sera géré par un employé à temps plein de l'OACI dont le poste sera financé par les sources de financement du FPO. La réunion convient que l'emplacement, la taille et la date de mise en service opérationnel du FPO devraient être fondés sur la demande de services et le niveau d'appui financier consenti par les États et les organisations internationales pour les coûts de démarrage et de mise en service.

6.39 Les objectifs du FPO seront de promouvoir la mise en œuvre des procédures de vol, élaborées en faisant appel aux systèmes qualité appropriés, en particulier la PBN et les procédures d'approche aux instruments avec guidage vertical, comme suit :

- a) en aidant les États qui ont des besoins suffisants en matière de conception de procédures à mettre sur pied à l'interne une capacité durable de conception de procédures répondant aux prescriptions des PANS-OPS et à s'acquitter des responsabilités que leur confère l'Annexe 15 en matière de qualité des procédures ;
- b) en fournissant aux États qui n'ont pas un nombre suffisant de procédures pour maintenir une capacité interne de conception de procédures un niveau d'expertise technique approprié pour leur permettre de s'acquitter des responsabilités que leur confèrent l'Annexe 15 et les PANS-OPS ;
- c) en fournissant un véhicule qui permette d'améliorer la qualité du processus de conception des procédures des États par l'accès à des solutions d'automatisation de la conception des procédures et du stockage connexe des données.

6.40 La réunion reçoit une offre de l'ASECNA d'accueillir le FPO de l'OACI au sein de son organisation. La réunion se réjouit de l'offre de l'ASECNA. La France informe également la réunion que sa DGAC serait prête à apporter un soutien au FPO lorsqu'il sera établi.

6.41 La réunion appuie le concept de FPO, mais il est demandé à l'OACI de fournir des renseignements supplémentaires sur ce concept et de diffuser aux États une demande de propositions pour appuyer la mise sur pied du FPO, compte tenu de la capacité complémentaire dont ils auront besoin pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de réglementation concernant les questions liées à la mise en œuvre d'approches RNP.

6.42 Sur la base de ce qui précède, la réunion, notant que la mise en œuvre de la PBN dans la région est importante et se traduira par des avantages pour la sécurité, l'efficacité et l'environnement, convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/10 — Soutien de la mise sur pied d'un bureau OACI des procédures de vol pour l'Afrique

Il est recommandé que :

- a) les États et les organisations internationales appuient la mise sur pied d'un bureau des procédures de vol (FPO) AFI ;
- b) l'OACI diffuse une lettre, accompagnée de documents justificatifs, invitant les États et les organisations internationales intéressés à présenter des propositions visant à mettre sur pied et à accueillir le FPO.

Système géodésique mondial (WGS-84) et données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD)*WGS-84*

6.43 La réunion note que, le 28 février 1994, le Conseil a adopté l'Amendement n° 28 de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, qui faisait du Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) le système géodésique de référence normalisé pour l'aviation internationale. Peu après, des amendements de l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques* et de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* ont été adoptés qui contenaient des dispositions relatives à la communication de coordonnées géographiques conformes au WGS-84. Ces dispositions sont devenues applicables le 1^{er} janvier 1998.

6.44 La réunion rappelle que l'APIRG et les États ont travaillé de nombreuses années en vue de la mise en œuvre du WGS-84 et que la plupart des États ont accompli une grande partie du travail, mais qu'il reste encore beaucoup à faire. De plus, le WGS-84 doit régulièrement faire l'objet de travaux de maintenance. Les grandes difficultés signalées par les États sont l'insuffisance du financement pour la mise en œuvre et la maintenance du WGS-84, le manque de coordination entre les services aéronautiques et géodésiques, et l'absence d'équipement fiable pour exécuter la tâche.

6.45 La réunion reconnaît que cette mise en œuvre est maintenant d'autant plus importante, étant donné que la disponibilité des coordonnées géographiques dans le système de référence commun, le WGS-84, est une condition à remplir pour que les États puissent tirer parti de la PBN, et qu'il s'agit d'une étape préparatoire importante pour la transition du service d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM), pour laquelle la fourniture de données géographiques numériques de qualité appropriée sera essentielle.

e-TOD

6.46 La réunion rappelle que, le 23 février 2004, le Conseil a adopté l'Amendement n° 33 de l'Annexe 15, qui consistait notamment à introduire un nouveau Chapitre 10 — Données numériques de terrain et d'obstacles et un nouvel Appendice 8 — Spécifications relatives aux données de terrain et d'obstacles, ainsi qu'à apporter des modifications à l'Appendice 1 — Teneur des publications d'information aéronautique (AIP) et à l'Appendice 7 — Spécifications de qualité des données aéronautiques. Les dates d'application de l'Amendement n° 33 de l'Annexe 15 sont les suivantes :

- a) le 20 novembre 2008 pour les parties de l'amendement concernant la mise à disposition des données de terrain et d'obstacles conformément aux spécifications de la zone 1 (ensemble du territoire national) et la mise à disposition des données de terrain conformément aux spécifications de la zone 4 (zone d'opérations de catégorie II ou III) ;
- b) le 8 novembre 2010 pour les parties de l'amendement concernant la mise à disposition des données de terrain et d'obstacles conformément aux spécifications des zones 2 (région de contrôle terminale) et 3 (zone d'aérodrome ou d'hélistation).

6.47 À ce sujet, la réunion est informée que l'Annexe 15 impose aux États de produire des données de terrain et d'obstacles à des degrés de précision variant en fonction de la zone concernée, selon qu'il convient pour répondre aux besoins des systèmes et fonctions de navigation aérienne actuels et futurs. Quatre zones de couverture ont été définies qui demandent un niveau de précision spécifique, la zone 1 exigeant la moins grande précision, et la zone 4, la plus grande.

6.48 Il est convenu que les applications embarquées et au sol qui utilisent des eTOD de qualité peuvent apporter des avantages considérables sur les plans de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale. Toutefois, des données répondant à des spécifications de qualité incohérentes ou inappropriées peuvent dégrader le fonctionnement de ces applications, qui font souvent appel à plusieurs sources de données.

6.49 Il est reconnu que la mise en œuvre des spécifications relatives aux eTOD est un processus difficile qui, pour être mené à bien, exige un engagement de haut niveau, une planification soignée, un partage des ressources et un suivi structuré des progrès régionaux. Une série de tâches à court et moyen terme devrait donc être établie en vue de faciliter la mise en œuvre. La réunion convient de la recommandation ci-après pour guider les travaux de l'APIRG :

Recommandation 6/11 — Mise en œuvre du WGS-84 et des eTOD

Il est recommandé que l'APIRG adopte l'objectif de performance AIM « Mise en œuvre du système géodésique mondial – 1984 (WGS-84) et des données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD) » énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice E au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.50 La réunion prend note d'une étude en cours en vue de l'établissement d'un programme de base de données AIS centralisée AFI (AFI-CAD). Le cadre et les éléments indicatifs ont été convenus par l'APIRG (cf. Conclusion 16/41), et d'autres travaux sont en cours d'exécution par l'Équipe spéciale AIS/MAP de l'APIRG.

Routes ATS et systèmes de routes

Zone de routes aléatoires de l'océan Atlantique (AORRA)

6.51 La réunion se penche sur la mise en œuvre de l'AORRA et note que la phase 1 a été réalisée et que trois autres phases sont nécessaires pour mener à bien l'ensemble du processus. À ce chapitre, la réunion rappelle que le Groupe de planification Atlantique Sud (SAT), à sa 14^e réunion, tenue à Montevideo (Uruguay) en mai 2008, a résolu de procéder à la deuxième phase de mise en œuvre de

l'AORRA en décembre 2008, et qu'en date du 23 octobre 2008 un supplément commun de publication d'information aéronautique (AIP) devait être publié concernant la mise en œuvre de la phase 2. Il est prévu de mettre en œuvre les phases 3 et 4 au plus tard le 17 décembre 2009.

6.52 Notant que, du fait d'un manque de coordination, certains États ne seront pas prêts, la réunion convient de la recommandation ci-après pour appuyer la mise en œuvre de l'AORRA :

Recommandation 6/12 — Mise en œuvre complète de la Zone de routes RNAV aléatoires de l'océan Atlantique (AORRA)

Il est recommandé que l'OACI :

- a) prenne immédiatement des mesures pour informer tous les États concernés que la mise en œuvre de la phase 2 de l'AORRA sera différée jusqu'à nouvel ordre ;
- b) de toute urgence, facilite et coordonne la mise en œuvre de toutes les phases de l'AORRA et aide à fixer une date convenable pour la mise en œuvre de la phase 2.

Routes ATS

6..53 La réunion note que pour répondre à la demande de trafic aérien dans la Région AFI, l'APIRG a adopté plusieurs conclusions liées à la création de routes ATS. Il est noté par ailleurs que, sauf quelques exceptions, la plupart des routes recommandées n'ont pas encore été ouvertes. En outre, de nouveaux besoins en routes ATS ont été constatés par les exploitants d'aéronefs. Pour appuyer cet effort, l'APIRG a conclu à la nécessité de mettre sur pied dans la Région AFI un projet financé internationalement (cf. Conclusion 15/27 de la réunion APIRG) ; toutefois, aucune mesure n'a encore été prise à ce jour.

6.54 À ce chapitre et au vu de la crise du carburant à laquelle fait face l'industrie aéronautique, la réunion est priée instamment de mettre en œuvre dans un avenir proche un projet de routes ATS qui cadre avec ce qui précède et, en même temps, qui tienne compte de l'introduction des opérations PBN dans la région en application de la Résolution A36-23 de l'Assemblée. La réunion convient aussi que l'Équipe de travail PBN est l'organe le plus approprié pour se pencher sur la structure des routes ATS dans la région.

Procédures fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS)

6.55 La réunion est informée par l'IATA d'un projet de conception de procédures fondées sur le GNSS avec la participation de 17 pays du sud de l'Afrique. Par ailleurs, elle apprend que seulement 14 États ont publié leurs procédures. À ce sujet, l'IATA a demandé aux États qui ne l'avaient pas encore fait de publier leurs procédures dès que possible. Lors de l'examen de cette question, la réunion est informée que ce sont des obstacles réglementaires et juridiques plutôt que techniques qui empêchent certains États de publier les procédures. Sur cette base, elle convient des recommandations ci-après :

Recommandation 6/13 — Publication des procédures d'approche RNP fondées sur le GNSS

Il est recommandé que :

- a) les États qui ont participé au programme de développement et de mise en œuvre de procédures de navigation de surface (RNAV) fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS) de l'IATA publient, si ce n'est déjà fait, les procédures d'approche à qualité de navigation requise (RNP) fondées sur le GNSS et, par la même occasion, suppriment toutes les restrictions opérationnelles qui pourraient être en vigueur ;
- b) les États qui n'ont pas participé au programme de développement et de mise en œuvre de procédures RNAV GNSS de l'IATA demandent l'aide d'organisations appropriées pour concevoir et mettre en œuvre des procédures d'approche RNP fondées sur le GNSS.

Recommandation 6/14 — Assistance de l'OACI sur les questions juridiques et réglementaires liées à la mise en œuvre de procédures d'approche GNSS

Il est recommandé que l'OACI aide les États à surmonter les difficultés juridiques et réglementaires liées à la mise en œuvre de procédures d'approche fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS).

6.56 Sur la base de ce qui précède, la réunion prend conscience que ce n'est pas une fin en soi que de concevoir et de publier des procédures et que d'autres éléments doivent être pris en compte pour garantir la sécurité, tels que la formation, l'équipage, la mise en œuvre et la maintenance du WGS-84, l'assurance de la qualité et des questions réglementaires.

6.57 Par ailleurs, il est noté que certains États qui ont mis en œuvre des procédures fondées sur le GNSS négligent parfois d'entretenir leur infrastructure d'aides de navigation au sol classiques selon qu'il convient. La réunion estime que les États devraient continuer d'entretenir ces aides de navigation conformément à leurs obligations, qui sont indiquées dans l'ANP AFI.

Mesures visant à encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du système de gestion de la qualité de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, et autres questions relevant du domaine MET

6.58 La réunion rappelle que la Réunion MET à l'échelon division (2002) a formulé la Recommandation 1/12 — *Mise en application des spécifications SIGMET*, qui demandait que les PIRG encouragent la mise en œuvre des renseignements SIGMET. Cependant, des renseignements montrent que la plupart des États de la Région AFI ne se conforment pas aux dispositions de l'Annexe 3 de l'OACI — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* concernant l'établissement et la communication des SIGMET.

6.59 La réunion note aussi que l'Amendement n° 72 de l'Annexe 3, devenu applicable le 1^{er} novembre 2001, introduisait le système de gestion de la qualité (QMS) de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, que la Conclusion 14/40 de la Réunion APIRG/14 reconnaissait les nouvelles dispositions de l'Annexe 3, demandait aux États de la Région AFI de donner priorité à la mise en œuvre du QMS, et que la Conclusion 16/59 de la Réunion APIRG/16 sollicitait un soutien des États de la Région AFI dans la mise en œuvre du QMS. Toutefois, le niveau de mise en œuvre du QMS dans le domaine de la météorologie aéronautique dans la Région AFI reste très faible.

6.60 D'autres carences critiques concernant la météorologie aéronautique et liées à la sécurité qui ont été relevées par les différentes missions de l'OACI auprès des États et par l'APIRG ont trait notamment :

- a) à la fourniture de renseignements sur l'activité volcanique aux organismes appropriés de l'aviation civile ;
- b) à l'établissement et la diffusion des SIGMET ;
- c) à la mise en place d'un QMS des renseignements météorologiques.

6.61 La réunion note également que le QMS fait appel à la participation d'acteurs et de parties prenantes à tous les niveaux de l'organisation. Il est cohésif par nature, et tous les propriétaires et dirigeants d'entreprise ainsi que toutes les personnes chargées des processus opérationnels ont la responsabilité de veiller au maintien de ce statu quo. Dans ce contexte, la réunion convient aussi que la mise en œuvre du QMS est associée à un certain coût économique et que les coûts doivent être pris en compte dans les délibérations avec les utilisateurs au moment de la mise en œuvre.

6.62 À cet égard, la réunion note les progrès réalisés par le service météorologique d'Afrique du Sud (SAWS) en vue de la mise en œuvre de la gestion de la qualité totale (GQT). Les principaux objectifs de ce programme sont de garantir la prestation de services conformes aux normes internationales et à celles de l'OACI, en obtenant la certification ISO 9001, et d'aligner les éléments pertinents du programme GQT sur le cadre de gestion de la qualité de l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Les concepts de base de son système de gestion de la qualité (QMS) sont maintenant en place. Ils constituent la plateforme sur laquelle seront mis en place tous les éléments qui restent à établir, de manière à livrer à toutes les parties prenantes des produits et services dont la qualité est assurée.

6.63 Sur la base de ce qui précède, la réunion convient d'un ensemble de projets visant à encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du QMS de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale. Elle convient également qu'un certain nombre de séminaires et d'ateliers devraient être demandés dans le cadre de projets spéciaux de mise en œuvre (SIP), du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) et de projets de développement coopératif de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), pour aider à la mise à jour des plans d'action visant à corriger les carences actuelles dans les domaines des SIGMET et du QMS et à l'élaboration de nouveaux plans. Pour combler les carences liées à la sécurité relevant du domaine MET, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/15 — Encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du QMS dans la Région AFI

Il est recommandé que l'APIRG adopte l'objectif de performance MET « Encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du système de gestion de la qualité (QMS) dans la Région AFI » énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice F au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.64 La réunion est informée que les mécanismes de recouvrement des coûts en aviation n'étaient pas mis en œuvre pleinement et de manière efficace dans la plupart des États africains et qu'ainsi ces derniers trouveront difficile de financer la mise en œuvre d'un QMS. À cet égard, la réunion

convient que d'autres moyens de financer une telle initiative devraient être examinés. Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/16 — Soutien technique et financier pour la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité dans la Région AFI

Il est recommandé que l'OACI détermine des sources possibles de soutien technique et financier pour aider les États à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la qualité (QMS) dans le domaine de la météorologie.

6.65 La réunion note les efforts déployés par les États pour améliorer les installations et services et donner suite aux conclusions et décisions de l'APIRG, plus particulièrement ceux des États membres de l'ASECNA. Cependant, étant donné les questions de sécurité associées aux phénomènes météorologiques dangereux, la réunion estime qu'elle devrait adopter un objectif de performance spécifique concernant la mise en œuvre des avertissements et prévisions de région terminale, la communication des prévisions du système mondial de prévisions de zone (SMPZ) et l'amélioration des échanges de données OPMET dans la Région AFI. En conséquence, elle convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/17 — Mise en œuvre des avertissements et prévisions de région terminale, communication des prévisions du SMPZ, optimisation des échanges de données OPMET et formation du personnel de météorologie aéronautique

Il est recommandé que l'APIRG adopte l'objectif de performance « Encourager la mise en œuvre des avertissements et prévisions de région terminale, la communication des prévisions du Système mondial de prévisions de zone (SMPZ) et l'optimisation des échanges de données OPMET » énoncé à l'Appendice G au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

Communications

Modernisation et harmonisation des réseaux de microstations (VSAT)

6.66 La réunion convient que les réseaux sol de VSAT constituent le meilleur moyen d'assurer la connectivité du service fixe aéronautique (SFA) et de relayer les communications air-sol entre les centres ATS et les stations sol éloignées. Les microstations conviennent bien à la technologie offerte sur le marché, offre un bon rapport coût-efficacité et sont faciles à installer, entretenir et reconfigurer. Cependant, comme il y a de nombreuses façons de mettre en œuvre un réseau de VSAT et vu que les fournisseurs de microstations utilisent des protocoles de signal exclusifs, assurer l'interconnectivité de nœuds appartenant à des réseaux de VSAT différents est souvent difficile et coûteux et ne permet pas des performances optimales. C'est pourquoi la réunion convient que tous les plans VSAT devraient être coordonnés dès le départ pour éviter une prolifération inutile et des coûts croissants. En outre, quand vient le temps de mettre à niveau un réseau VSAT existant, ou quand on planifie un nouveau système, il conviendrait d'envisager de l'intégrer aux réseaux adjacents. La réunion rappelle que ces points ont été examinés par la cinquième réunion de tous les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (ALLPIRG) (Montréal, 23 et 24 mars 2006).

6.67 La réunion reconnaît que, dans la Région AFI, des mesures concrètes ont déjà été prises en vue d'intégrer des réseaux de VSAT sous-régionaux conformément à la Conclusion 5/16 de la réunion ALLPIRG, qui indique ce qui suit :

Conclusion 5/18 — Mise en œuvre de réseaux de microstations (VSAT)

Il est recommandé que les PIRG :

- a) freinent la prolifération des réseaux de VSAT là où il y a déjà un ou plusieurs réseaux qui peuvent être agrandis pour desservir les nouvelles zones à couvrir ;
- b) travaillent à l'établissement de réseaux de communication numériques régionaux/interrégionaux intégrés à contrôle d'exploitation unique (centralisé) et fondés, de préférence, sur le protocole Internet (IP) ;
- c) envisagent dûment l'emploi de services de gestion de réseau (par exemple les réseaux privés virtuels [VPN]), sous réserve de leur disponibilité et de leur rapport coût-efficacité.

6.68 Par ailleurs, il est noté que les réseaux SADC/2 et NAFISAT n'en forment essentiellement plus qu'un, et la récente décision prise par la Région Moyen-Orient d'ajouter des nœuds NAFISAT au lieu de mettre en place un nouveau réseau de VSAT est saluée.

6.69 Il est rappelé que certains nœuds de l'autre grand réseau de VSAT de la région (à savoir l'AFISNET) sont arrivés en fin de vie utile, ce qui réduit considérablement la disponibilité de certains circuits importants du SFA dans certaines parties de la région. À ce sujet, la seizième réunion du Comité de gestion du réseau de satellites (SNMC/16, Dakar, 17 – 19 décembre 2007) a formulé une conclusion en vue d'une évaluation technique et du réaménagement du réseau.

6.70 La réunion convient qu'il est très important de donner suite à la conclusion ci-dessus afin de pouvoir rétablir la disponibilité des liens de communication dans la région et créer la capacité nécessaire aux futurs systèmes de communication, navigation et surveillance. À cet égard, la mise à niveau de l'AFISNET (points nodaux) devrait être entreprise en envisageant dûment une intégration avec le réseau moderne AFISNET afin de tirer parti de tous les avantages d'un réseau de communication AFI vraiment régional. En outre, un mécanisme de surveillance et de contrôle partagés pourrait être mis en place pour répondre à d'éventuelles préoccupations d'ordre institutionnel. La réunion note cependant que des mesures de suivi ont été entreprises dans le cadre d'un programme de renforcement à court terme.

6.71 À ce propos, la réunion s'accorde à dire que les experts des différents États et organisations membres du SNMC, en participant aux visites et évaluations sur place et en mettant en commun leurs expériences et leurs connaissances, assurent la viabilité du réseau et sa croissance future. L'expérience acquise dans l'ingénierie, la maintenance et l'exploitation au quotidien de l'AFISNET a déjà été reconnue par la Réunion APIRG/13 (Sal, Cap-Vert, 25-29 juillet 2001, Conclusion 13/6).

6.72 La réunion note qu'il y a de nombreuses façons de mettre en œuvre un réseau de VSAT pour relier certains points fixes et, qu'en règle générale, il y a une relation directe entre le coût du réseau et le type de performances qu'il doit livrer. Il est donc crucial de limiter les exigences relatives aux performances à un degré raisonnable pour éviter des coûts inutiles. À ce sujet, les entités chargées de la

planification et de la mise en œuvre de réseaux de VSAT ont été encouragées à suivre les lignes directrices produites par l'OACI, qui sont présentées en Appendice L.

6.73 Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient des recommandations suivantes :

Recommandation 6/18 — Suivi AFISNET

Il est recommandé que l'OACI et les États qui participent à l'AFISNET donnent suite dans les meilleurs délais à la Conclusion 16/07 du Comité de gestion du réseau de satellites (SNMC/16)

Conclusion 16/07 : Projet d'évaluation technique et de réaménagement de l'AFISNET

Les administrations et organisations membres de l'AFISNET devraient procéder à une évaluation technique commune du réseau en vue de son réaménagement, conformément à la Conclusion 15/06 du SNMC. À cet égard :

- 1) les administrations et organisations membres de l'AFISNET devraient créer une équipe d'experts qualifiés chargée :
 - a) de réaliser une évaluation complète du potentiel du réseau compte tenu des besoins et applications actuels et futurs ;
 - b) de déterminer les carences techniques et opérationnelles du réseau actuel et proposer des solutions à court terme pour y remédier ;
 - c) de définir les besoins des utilisateurs et établir les spécifications de base du réaménagement du réseau, pour approbation formelle par les membres ;
 - d) de participer au processus de demande de propositions (RFP) en question au § 2) ci-dessous ;
 - e) de produire un rapport pour examen à la prochaine réunion du SNMC ;
- 2) une demande de proposition en vue de la mise à niveau/du réaménagement de l'AFISNET, englobant les aspects technique, opérationnel, financier et institutionnel, devrait être élaborée sur la base d'une évaluation complète des besoins et applications actuels et futurs que le réseau devra prendre en charge ;
- 3) le bureau régional de l'OACI devrait proposer des échéanciers pour le processus RFP et les étapes connexes basées sur le § 1) ci-dessus, pour examen à la prochaine réunion du SNMC.

Recommandation 6/19 — Planification, mise en œuvre et exploitation de réseaux de microstations (VSAT) dans la Région AFI

Il est recommandé que toutes les entités qui participent à la planification, à la mise en œuvre et à l'exploitation de réseaux de microstations (VSAT) dans la Région AFI tiennent des réunions communes régulières sous les auspices des bureaux régionaux de l'OACI compétents dans le but

d'harmoniser les réseaux de communication et, éventuellement, de réaliser un réseau de communication AFI sans discontinuité capable de prendre en charge tous les systèmes actuels et futurs de communications, navigation et surveillance (CNS).

6.74 Au sujet de ce qui précède, la réunion est informée que les administrations et organisations membres de l'AFISNET ont formé une Équipe d'évaluation technique commune chargée du mandat et du programme de travail convenus par la 16^e Réunion spéciale de coordination (SNMC/16), tenue à Dakar (Sénégal), le 26 mars 2008. Il est prévu que les travaux seront terminés d'ici la fin de mars 2009.

6.75 La réunion est consciente que l'élimination des lacunes et des carences dans le domaine des télécommunications aéronautiques dans la Région AFI, en particulier celles qui concernent les liaisons du service fixe aéronautique (SFA), est devenue un enjeu sans précédent pour ce qui est de la mise en œuvre du service de contrôle régional, stipulé dans la Conclusion 13/31 de la réunion APIRG/13. À ce propos, l'ASECNA informe la réunion de ses activités relatives à la mise en œuvre de circuits vocaux directs ATS du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA). La réunion estime aussi qu'il est nécessaire de mettre au point des méthodes appropriées pour mesurer et évaluer les performances des circuits DS/ATS. Il est noté qu'il existe des éléments indicatifs à ce sujet, mais que plusieurs entités interviennent dans les circuits DS/ATS, certaines d'entre elles ne faisant pas partie de l'aviation, et qu'il faut prendre en compte certaines questions de nature locale. En conséquence, il est convenu que les États devraient se fier les uns aux autres et mettre en commun leurs compétences et leurs connaissances.

Approche coopérative pour optimiser l'efficacité des systèmes de communication

6.76 La réunion favorise une approche coopérative pour la mise en œuvre des systèmes de communication à proximité des limites des régions d'information de vol (FIR). À ce chapitre, il est noté que l'hébergement de stations très hautes fréquences (VHF) dans des FIR voisines a déjà fait l'objet de recommandations de l'APIRG.

6.77 La réunion est informée qu'à la suite des activités de planification en vue de la mise en œuvre du RVSM et qu'à la demande du Groupe de travail RVSM de la Région AFI et de l'équipe chargée de la gestion du projet (PMT), l'IATA et l'IFALPA ont effectué, du 23 juin au 11 juillet 2008, une étude spéciale sur les communications dans les FIR Brazzaville, Kinshasa et Luanda. À la suite de cette étude, des mesures de correction ont été prises dans ces FIR. Des données sur les communications continuent d'être recueillies quotidiennement, envoyées à l'IATA pour analyse et présentées aux téléconférences hebdomadaires de la PMT RVSM. Grâce à cet effort spécial, des améliorations graduelles ont été constatées entre la fin juillet et la fin août 2008.

Propagation ionosphérique des hautes fréquences (HF)

6.78 Une leçon importante peut être tirée des travaux de la PMT : les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) qui utilisent les communications HF doivent choisir leurs fréquences opérationnelles en tenant compte des conditions de propagation ionosphérique. À cet égard, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 6/20 — Amélioration des communications air-sol hautes fréquences (HF) dans la Région AFI par l'utilisation des prévisions de propagation ionosphérique

Il est recommandé que les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) qui utilisent les communications air-sol HF élaborent, pour le choix des fréquences opérationnelles, des procédures qui tiennent compte des prévisions de propagation ionosphérique.

Spectre de fréquences

6.79 La réunion est informée des difficultés que connaît la Région AFI dans ses préparatifs en vue des Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) ainsi que du rôle crucial de la coordination régionale à ce sujet. Il est noté que la question de la protection de la bande C utilisée par les fournisseurs de communications par satellite pour assurer des communications en région tropicale a été approuvée durant la CMR-2007. En outre, la réunion est informée que la CMR-2007 a adopté la demande d'utilisation des fréquences du service fixe par satellite (SFS) par les pays en développement.

6.80 Étant donné l'importance et la valeur de la protection des fréquences et compte tenu des aspects relatifs à la sécurité dans le domaine aéronautique, la réunion convient que les préparatifs devraient continuer en vue de la CMR-2011 et que les questions régionales devraient être coordonnées avec le siège de l'OACI pour qu'elles soient prises en compte au cours de l'élaboration de la position de l'OACI. La réunion convient donc de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/21 — Spectre de fréquences

Il est recommandé :

- a) que les États AFI appuient les activités du groupe chargé de la gestion des fréquences créé par la Réunion APIRG/16 ;
- b) que le siège de l'OACI appuie la tenue de plusieurs réunions et d'un séminaire dans la Région AFI avant la Conférence mondiale des radiocommunications de 2011 (CMR-2011) ;
- c) que les États et d'autres organisations internationales appuient la participation des bureaux régionaux aux activités préparatoires de l'Union internationale des télécommunications (UIT) en vue de la CMR-2011 ;
- d) que les autorités de l'aviation civile des États AFI demandent à leurs organismes de réglementation de désigner des experts en aviation pour participer aux Conférences de l'UIT au sein de leur délégation nationale afin de faire connaître aux délégués à ces conférences la position de l'OACI et d'appuyer cette position ;
- e) qu'une réunion régionale de coordination soit tenue avant la CMR-2011 en vue de l'élaboration d'une position harmonisée.

Surveillance

6.81 La réunion est informée des travaux que l'ASECNA est en train d'effectuer sur le radar secondaire de surveillance (SSR) et les systèmes de surveillance dépendante automatique en mode contrat/communications contrôleur-pilote par liaison de données (ADS-C/CPDLC) qui ont été mis en œuvre dans plusieurs centres de contrôle régional (ACC). À ce chapitre, la réunion est d'avis que les fournisseurs de services devraient chercher à conclure des accords de coopération dans les régions où des systèmes de surveillance pourraient se chevaucher. La réunion encourage l'ASECNA à poursuivre ses activités et à participer aux réunions de l'équipe de travail de l'APIRG chargée des questions relatives à la surveillance.

6.82 La réunion note qu'une initiative sous-régionale relative à l'exécution d'essais de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) dans la région de l'océan Indien a été entreprise. Elle est informée également que trois ANSP, l'ASECNA, la France et les Seychelles ont conclu un accord de coopération visant à partager leur expérience, à collaborer et à agir de concert pour mettre en place la surveillance ADS-B au-dessus de la partie sud-ouest de l'océan Indien. La réunion convient à ce propos que l'adhésion des parties prenantes est essentielle.

6.83 Il est rappelé à la réunion l'importance de la modernisation et de la maintenance des systèmes CNS et les avantages qui en découlent, et la réunion convient que la mise en œuvre des systèmes CNS devrait se fonder sur les besoins ATM et les objectifs de performance.

Établissement d'arrangements relatifs à des services de recherches et de sauvetage (SAR) sous-régionaux

6.84 La réunion constate que la mise sur pied du système SAR a consisté jusqu'à présent à établir des services SAR nationaux indépendants et à les relier pour former un ensemble plus ou moins structuré de fournisseurs desservant le monde entier. Elle note également que, du point de vue de l'exploitation d'un système mondial, cette méthode ne s'est pas révélée très efficace, étant donné que de nombreux États sont seulement capables d'assurer un faible niveau de services et que de vastes régions restent sans services SAR. L'Afrique, en particulier, est caractérisée par un ensemble hétérogène de services SAR d'efficacité variable.

6.85 Vu ce qui précède, la réunion est informée que tant l'OACI que l'Organisation maritime internationale (OMI) recommandent maintenant la régionalisation des services SAR comme le moyen le plus rapide d'assurer l'efficacité du système SAR mondial. La fourniture de services SAR régionaux donne aussi aux organismes aéronautiques et maritimes la possibilité de coopérer pour assurer des services SAR dans une région géographique définie en fonction des besoins et des risques plutôt que des frontières nationales qui, d'un point de vue opérationnel, sont totalement arbitraires. Par ailleurs, le nombre de centres de coordination de sauvetage (RCC) nécessaires pour exécuter les opérations pourrait être réduit, les réseaux de communication pourraient être communs et les bases de données regroupées, ce qui permettrait de réaliser des interventions d'urgence dans tout l'espace régional où volent les aéronefs et indépendamment de l'espace aérien territorial. De plus, la constitution du personnel, sa formation et son perfectionnement constant pourraient être gérés de manière efficace.

6.86 La réunion rappelle qu'en janvier 2002, après plusieurs accidents catastrophiques survenus dans la Région AFI et après avoir constaté que de nombreux États africains avaient beaucoup de mal à assurer des services SAR efficaces, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et

l'OACI, avec le soutien financier de la France, ont entrepris de mettre en œuvre un grand projet quinquennal de modernisation des services SAR africains. Les activités accomplies durant cette période comprenaient l'évaluation de 34 systèmes SAR nationaux par une équipe d'experts, la réalisation de nombreuses missions de coopération technique, l'organisation d'une formation poussée et la tenue de plusieurs séminaires et conférences.

6.87 Les résultats des missions d'évaluation ont été analysés en profondeur par la Section ATM de l'OACI et la présence de nombreuses lacunes et carences communes a été constatée, notamment un manque de personnel et une insuffisance marquée du financement. Il ressort de ces problèmes et d'autres facteurs que les services SAR pourraient être assurés de façon plus efficace dans la région et à l'échelle sous-régionale.

6.88 Dans les recommandations qu'elle a présentées aux États AFI évalués durant le projet, l'équipe OACI chargée de l'évaluation a souligné à maintes reprises que pour faire avancer le processus de coopération SAR avec les États voisins, en coopération avec les autorités maritimes, l'activité doit être axée sur :

- a) la création effective d'un comité SAR régional ;
- b) la création d'un RCC sous-régional ;
- c) l'établissement sans délai de lettres d'accord avec les États voisins ;
- d) l'élaboration de procédures détaillées améliorées à suivre durant les opérations SAR transfrontalières réelles ;
- e) l'essai périodique des procédures opérationnelles transfrontalières ;
- f) l'organisation d'exercices SAR internationaux.

6.89 Comme suite aux résultats du projet, l'OACI, en coopération avec la CAFAC, a organisé une conférence SAR internationale à Saly-Portudal (Sénégal) en octobre 2004, à laquelle ont assisté plus de 120 participants de 50 États, d'organisations internationales et d'entreprises privées. Les délégués à la conférence ont élaboré une déclaration dont la conclusion principale précise que :

« L'organisation optimale, la gestion et la réglementation des services SAR ont une incidence significative et positive sur l'efficacité et le coût de la fourniture des services » et que en particulier, « l'ampleur des ressources requises peut être réduite si les principes ci-après sont suivis » :

- a) évaluations exhaustives des besoins SAR en fonction du risque ;
- b) signature et mise à jour d'accords SAR nationaux et internationaux ;
- c) mise en place de mesures SAR préventives et de mesures réglementaires appropriées ;
- d) utilisation partagée du matériel ;

- e) utilisation du personnel de façon graduelle ;
- f) fourniture des services SAR à l'échelle sous-régionale ;
- g) création de centres conjoints d'opérations SAR aéronautiques et maritimes, éventuellement multifonctionnels.

6.90 La réunion est informée qu'en octobre 2007, le Ministère des transports de la République sud-africaine, en collaboration avec les Services sud-africains de recherche et de sauvetage (SASAR), a organisé à Port Elizabeth une conférence consultative sur l'intégration des services SAR en Afrique australe, ayant pour thème le plein engagement de l'Afrique australe dans l'intégration des services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes. La majorité des États de la région ont participé à la conférence, qui a décidé de solliciter l'aide de l'OACI et de l'OMI en vue de mettre sur pied un programme de formation SAR et, en particulier, un programme de formation des administrateurs SAR et des coordonnateurs de missions SAR. Les pourparlers entre l'OACI, l'OMI et la République sud-africaine au sujet de ce programme se poursuivent.

6.91 La réunion note que des activités à court, moyen et long terme sont en cours au Mali en vue de transformer en centre de coordination de sauvetage (RCC) le centre secondaire de sauvetage (RSC) de Bamako prescrit par le plan régional de recherche et de sauvetage figurant dans le *Plan de navigation aérienne — Région Afrique-Océan Indien* (Document 7474, 5^e Partie).

6.92 Compte tenu de ce qui précède et des avantages importants qui peuvent être tirés de la création de RCC conjoints et de la coopération dans la fourniture des services SAR, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/22 — Établissement d'arrangements relatifs à des services de recherches et sauvetage (SAR) sous-régionaux

Il est recommandé que l'APIRG :

- a) adopte l'objectif de performance SAR « Établissement d'arrangements relatifs à des services SAR sous-régionaux » énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice H au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) adopte comme politique le principe général de la fourniture de services SAR à l'échelle sous-régionale par des centres de coordination de sauvetage (RCC) conjoints aéronautiques et maritimes en tant que stratégie clé pour améliorer le système SAR dans toute l'Afrique ;
- c) appuie la création d'une équipe de travail pour faire avancer l'initiative prise à la Conférence consultative de Port Elizabeth en octobre 2007 sur l'intégration des services SAR en Afrique australe ;
- d) coopère avec l'OACI et l'OMI dans leur collaboration constante avec les États africains pour mettre en place des RCC sous-régionaux conjoints à des endroits stratégiques du continent africain.

Cadre pour la certification des aérodromes dans la Région AFI

6.93 La réunion note la tendance mondiale de plus en plus marquée à l'autonomie et à la privatisation des aérodromes et le fait que le rôle d'exploitant d'aérodrome assumé par le secteur public relève maintenant, dans de nombreux cas, du secteur privé. Certains États ont créé des autorités d'aérodrome ou d'autres entités gouvernementales pour gérer et exploiter leurs aérodromes. Il est admis cependant que le rôle exercé par les États pour assurer la sécurité reste le même, conformément à l'article 28 de la Convention de Chicago et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il est porté à la connaissance de la réunion que c'est dans ce contexte que des prescriptions relatives à la certification des aérodromes ont été introduites en 2001 dans l'Annexe 14, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*. L'Annexe dispose aussi qu'un aérodrome certifié doit mettre en place un système de gestion de la sécurité (SGS). De plus, en novembre 2006, les dispositions de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la gestion de la sécurité ont été harmonisées avec celles de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et de l'Annexe 11. En dernier lieu, la Résolution A35-14 de l'Assemblée, Appendice Q (remplacée par la Résolution A36-13, Appendice P) stipule que les États devront certifier les aérodromes et veiller à ce que des SGS soient mis en place à leurs aérodromes.

6.94 La réunion est informée à ce propos que les programmes nationaux de sécurité s'adressent aux régulateurs et les SGS, aux fournisseurs de services tels que les exploitants d'aérodromes. En outre, le SGS est prescrit par l'Annexe 14 depuis de nombreuses années et doit être mis en place que l'État ait ou non un programme national de sécurité.

6.95 La réunion est informée d'un sondage effectué par l'OACI en août 2006 en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre mondiale de la certification des aérodromes et des SGS dans les États et les aérodromes internationaux. Les réponses reçues indiquent que 20 aéroports de la Région AFI ont été certifiés, ce qui représente 32 % (20/62) des aéroports situés dans les États répondants, alors que la moyenne mondiale est de 59 % (401/680).

6.96 En ce qui concerne la mise en place de SGS aux aérodromes internationaux, 14 aérodromes de la Région AFI se sont dotés d'un tel système, soit 23 % (14/62) des aérodromes situés dans les États répondants, contre 38 % (258/680) à l'échelle mondiale. Le faible degré de certification des aérodromes a été confirmé par les résultats des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale, qui montrent que, des 36 États audités dans la Région AFI, 10 ont publié des règlements prescrivant la certification des aérodromes, deux ont achevé le processus de certification de leurs aérodromes et trois ont partiellement mis en œuvre la certification des aérodromes, principalement à leurs aérodromes principaux. En ce qui concerne le SGS, 15 États ont promulgué des règlements sur les SGS et sont en train de les mettre en place.

6.97 La réunion note que la Réunion APIRG/16 a examiné la question de la certification des aérodromes et formulé la Conclusion 16/11 à ce sujet.

6.98 Sur la base de ce qui précède et estimant que, pour que la mise en œuvre de la certification des aérodromes et des SGS dans la Région AFI soit efficace, il faut adopter une approche structurée, la réunion convient de la recommandation ci-après pour orienter les travaux de l'APIRG :

Recommandation 6/23 — Mise en œuvre de la certification des aérodromes et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) aux aérodromes

Il est recommandé que l'APIRG adopte l'objectif de performance « Mise en œuvre de la certification des aérodromes » énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice I au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.99 La réunion est informée que la Commission a approuvé un amendement de l'Annexe 14, Volume I, visant à inclure les risques animaliers au nombre des points à prendre en compte dans l'évaluation des menaces pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs aux aéroports ou à proximité. Sous réserve de son adoption par le Conseil de l'OACI en 2009, l'amendement proposé fera partie de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 14, Volume I, la date d'application étant fixée au 19 novembre 2009.

Composition des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

6.100 La réunion est informée que lors de l'examen du rapport de la seizième réunion du Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG/16), le 20 février 2006, le Conseil de l'OACI est convenu qu'il était temps de revoir la structure et la méthode de traitement des rapports de la Commission de navigation aérienne sur les activités des PIRG, ainsi que leurs mandats. La Commission a par la suite effectué une étude qui devait être examinée par le Conseil.

6.101 L'analyse détaillée du rapport de la Commission au Conseil est communiquée comme suit à la réunion :

Programmes de travail

6.102 La Commission est d'avis que les PIRG ont essentiellement comme responsabilité d'élaborer et de tenir à jour les plans régionaux de navigation aérienne ainsi que de déceler et de résoudre les carences dans le domaine de la navigation aérienne. Elle note que les PIRG sont des organes de planification et de coordination et que, même si la responsabilité de la mise en œuvre incombe aux États, les PIRG peuvent jouer un rôle important pour appuyer l'application des normes et pratiques recommandées (SARP). De plus, la Commission a reconnu l'importance de fournir des compétences et des indications techniques aux bureaux régionaux afin de renforcer leur intégration avec le siège et a donc approuvé la participation d'experts de la Direction de la navigation aérienne aux travaux des sous-groupes techniques des PIRG.

Mandats

6.103 La Commission a étudié la possibilité d'élargir les mandats des PIRG pour y inclure les Objectifs stratégiques plus généraux de l'OACI, mais elle a conclu qu'ils devraient rester axés sur les questions de navigation aérienne. Il est noté que tout élargissement des mandats exigerait d'augmenter les ressources techniques et humaines de l'OACI et des États, donnerait lieu à des réunions plus longues, exigerait un plus grand nombre de participants par délégation et se traduirait par un dédoublement des efforts, ce qui réduirait la productivité.

6.104 Il est noté que la sûreté figurait dans le mandat de deux PIRG seulement, à savoir le Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) et l'APIRG, et que les

travaux du GREPECAS dans ce domaine étaient limités. Il est constaté que les questions de sûreté diffèrent des questions de navigation aérienne par leur nature et leur portée et qu'elles exigent un type totalement distinct de compétences ; elles ne cadrent donc pas avec les activités des PIRG. En conséquence, il est convenu que les programmes de travail des PIRG ne devraient pas comprendre de questions liées à la sûreté et que les mandats du GREPECAS et de l'APIRG devraient être modifiés dans ce sens. Toutefois, les questions de sûreté régionales continueraient d'être traitées dans le cadre d'un mécanisme différent pouvant faire appel à des organismes régionaux d'aviation civile.

6.105 En ce qui concerne l'incorporation de tâches relatives à la sécurité des vols dans les programmes de travail des PIRG, la Commission estime que la participation des PIRG à de telles tâches n'est pas réalisable en pratique dans la structure actuelle de planification régionale de la navigation aérienne. Pour inclure ces tâches dans les programmes de travail des PIRG, il faudrait un mécanisme différent pour accueillir les experts fournis par les États et d'autres parties, comme les organismes de maintenance, les exploitants de compagnies aériennes et de transport de fret et les associations de pilotes. Certaines questions de sécurité aérienne doivent cependant être traitées en accord avec la méthodologie du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est convenu qu'à ce stade, les PIRG devraient continuer de concentrer leurs efforts sur les questions liées à la planification de la navigation aérienne. La Commission a noté que les questions de sécurité des vols sont très bien traitées dans le cadre du GASP. Les plans d'action régionaux, sous-régionaux et nationaux issus de l'application du GASP pourraient créer des tâches spécifiques pour les PIRG. La Commission est convenue de revenir sur ce point lorsque la structure de mise en œuvre du GASP aura été finalisée.

6.106 En ce qui concerne l'environnement, la Commission a noté que les PIRG s'occupent de questions environnementales dans le cadre des améliorations de l'ATM et a approuvé cette approche. Elle a constaté que, tout en développant et en examinant les structures de routes ATS régionales, les PIRG tiennent compte des avantages environnementaux des systèmes CNS/ATM et évaluent les réductions d'émissions que permettent ces systèmes.

6.107 La Commission est donc d'avis que les PIRG devraient continuer de s'occuper de questions de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne. Par ailleurs, elle poursuivra ses travaux en vue d'établir de nouvelles structures pour coordonner d'autres activités de mise en œuvre prévues par le Plan d'activités dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.

6.108 En ce qui concerne la composition des PIRG, la Commission est convenue que tous les États contractants de l'OACI qui sont des fournisseurs de services dans une région de navigation aérienne et qui font partie du plan de navigation aérienne de cette région devraient être membres du PIRG de cette région. De plus, les États utilisateurs sont en droit de participer aux réunions d'un autre PIRG, mais non en qualité de membres. Les organisations internationales reconnues par le Conseil peuvent être invitées au besoin à assister aux réunions des PIRG à titre d'observateurs.

6.109 La Commission a noté que les rapports des PIRG sont destinés à être des documents autonomes conçus essentiellement pour répondre aux besoins des États. Elle a donc jugé que la structure et le style actuels répondent à ces besoins, mais qu'il faut toujours laisser la porte ouverte à l'amélioration. De plus, elle a noté que les ordres du jour des réunions des PIRG avaient été normalisés et alignés sur les points du Plan d'activités qui concernent les services de navigation aérienne.

6.110 La Commission a noté que les résultats des réunions des PIRG sont importants et qu'il faut les analyser de façon méthodique pour pouvoir résoudre les questions et les carences qui y sont

soulevées en les intégrant au programme de travail du siège. Pour mettre en place un tel environnement, la Commission a mis au point un processus par jalons (*gate process*) assorti d'un formulaire de présentation des questions, d'une description de l'enchaînement des travaux et d'une liste de sources accréditées. Pour respecter ce processus, après chaque réunion d'un PIRG, le bureau régional concerné, en coordination avec la section compétente au siège et, s'il y a lieu, le ou les États intéressés, doit soumettre le formulaire dûment rempli pour que la Commission y donne suite.

6.111 Afin d'améliorer davantage la façon dont le Conseil examine les travaux des PIRG, il a été jugé nécessaire d'élaborer un résumé analytique des résultats de chaque réunion de PIRG, en prenant tous les éléments en ligne de compte. Cette mesure permettra aussi d'éviter un dédoublement des efforts et de faire la différence entre l'examen technique effectué par la Commission et le processus décisionnel global du Conseil. La Commission a proposé qu'à la fin de chaque année, elle remette au Conseil un rapport récapitulatif contenant son analyse des faits nouveaux régionaux et faisant le point sur la résolution des carences dans le domaine de la navigation aérienne. Cependant, si une question issue d'une réunion PIRG appelle une décision, comme une question de mise en œuvre ou un besoin de ressources supplémentaires qui demande l'attention expresse du Conseil, un rapport sera fait au Conseil immédiatement au lieu d'être présenté à la fin de l'année.

6.112 Après avoir examiné le rapport de la Commission, le Conseil :

- a) est convenu que la Commission devrait lui présenter chaque année un rapport récapitulatif contenant son analyse des faits nouveaux régionaux, faisant le point sur la résolution des carences dans le domaine de la navigation aérienne et donnant une indication de la valeur ajoutée attribuable aux activités des PIRG ;
- b) tout en convenant de maintenir, pour le moment, les mandats des PIRG, sauf ceux de l'APIRG et du GREPECAS, qui devraient être modifiés de façon à exclure les questions de sûreté, a demandé à la Commission d'étudier les avantages que présentent les PIRG ;
- c) est convenu que tous les États contractants de l'OACI qui sont des fournisseurs de services dans une région de navigation aérienne et qui font partie du plan de navigation aérienne de cette région devraient être membres du PIRG de cette région. De plus, les États utilisateurs sont en droit de participer aux réunions d'un autre PIRG, mais non en qualité de membres. Les organisations internationales reconnues par le Conseil peuvent être invitées au besoin à assister aux réunions des PIRG à titre d'observateurs ;
- d) a demandé que la Commission lui présente, en temps opportun, un rapport sur la mise en place de nouvelles structures visant à coordonner les activités de mise en œuvre du Plan d'activités dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, ainsi que sur les résultats de l'examen du mandat des PIRG qu'elle doit réaliser en application de l'alinéa b) ci-dessus.

6.113 Conformément aux décisions du Conseil, la Commission a lancé une nouvelle étude sur les avantages que présentent les PIRG et sur l'élaboration de nouvelles structures visant à coordonner les activités de mise en œuvre du Plan d'activités dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement. L'étude devrait être achevée avant la fin de 2008.

6.114 Étant donné ce qui précède, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/24 — Modification de la composition du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG)

Il est recommandé que le mandat du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) soit modifié comme suit :

1. Composition

Tous les États contractants de l'OACI qui sont des fournisseurs de services dans une région de navigation aérienne et qui font partie du plan de navigation aérienne de cette région devraient être membres du PIRG de cette région. De plus, les États utilisateurs sont en droit de participer aux réunions d'un autre PIRG, mais non en qualité de membres. Les organisations internationales reconnues par le Conseil peuvent être invitées au besoin à assister aux réunions des PIRG à titre d'observateurs.

Détermination et correction des carences majeures de la navigation aérienne dans la Région AFI

6.115 La réunion rappelle que l'une des tâches courantes des PIRG de l'OACI consiste à déterminer les carences, les évaluer, en assurer le suivi et en rendre compte et que, pour assurer la cohérence de l'exécution de cette tâche, une méthode uniformisée a été élaborée et approuvée par la Commission. Étant donné les préoccupations exprimées par la Commission et le Conseil au sujet des graves incidences sur la sécurité des carences non corrigées, la réunion convient que les États concernés devraient de toute urgence prendre des mesures concrètes pour corriger toutes les carences compromettant la sécurité dans la région.

6.116 Conformément à la pratique habituelle, le l'APIRG, à sa seizième réunion [Rubavu (Rwanda), 19 – 23 novembre 2007], a actualisé la liste des carences de la navigation aérienne dans les domaines AGA, ATM, AIS/MAP, CNS, MET et SAR, comme l'indique l'Appendice P du Rapport APIRG/16, qui peut être consulté sur le site web de l'OACI à l'adresse <http://www.icao.int/icao/en/ro/wacaf/apirg/apirg16/>, et a proposé des mesures correctrices adéquates pour atténuer ou éliminer ces carences. En outre, les différents bureaux régionaux ont pris des mesures pour donner suite à la Conclusion 16/67 de l'APIRG concernant ces carences. La réunion est informée que, dans le cadre de ces mesures de suivi, la liste des carences a été actualisée ; elle peut être consultée sur le site.

6.117 Pour ce qui est des carences dans le domaine SAR, la réunion note que des données supplémentaires ont été mises à la disposition du processus normal de détermination des carences grâce au projet SAR OACI/CAFAC mené dans la Région AFI de 2002 à 2007.

6.118 À la lumière de ce qui précède et afin de corriger les carences les plus urgentes, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/25 — Correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI

Il est recommandé que :

- a) le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) adopte l'objectif de performance sur la correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI, énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) les États mettent au point leurs plans d'action nationaux, compte tenu des objectifs de performance régionaux, pour corriger leurs carences dans les domaines suivants : aérodromes et aides au sol (AGA), gestion du trafic aérien (ATM), services d'information aéronautique (AIS), communications (CNS), météorologie (MET) et recherches et sauvetage (SAR), la priorité étant donnée aux carences répertoriées dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- c) les États prennent des mesures pour solliciter une assistance, au besoin, pour la mise en œuvre de leur plan d'action, auprès de mécanismes existants de l'OACI, tels que la Direction de la coopération technique (TCB), la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et les projets spéciaux de mise en œuvre (SIP), ainsi qu'auprès de parties prenantes de l'industrie et d'organismes donateurs.

Questions environnementales

6.119 Vu l'accent mis récemment par de nombreuses sources et, en particulier, par les organes directeurs de l'OACI, sur la nécessité pour l'aviation de se pencher sur les enjeux environnementaux, notamment en ce qui concerne les émissions de CO₂, la réunion s'accorde à dire que les multiples initiatives prises au cours de nombreuses années dans la Région AFI ont contribué à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les deux exemples les plus marquants qui ont été notés sont la mise en œuvre du RVSM et de la structure de routes RNP 10. La réunion reconnaît que ces initiatives et plusieurs autres en cours, ainsi que les objectifs de performance figurant dans le présent rapport, apporteront des avantages encore plus grands pour l'environnement.

6.120 La réunion note aussi que, malheureusement, la communauté ATM n'a pas systématiquement cherché à mesurer les avantages pour l'environnement associés aux améliorations de l'ATM. Étant donné que, dans la pratique actuelle, les améliorations tant du point de vue de l'efficacité que de l'environnement doivent être mesurables et que des paramètres ont été établis, la réunion convient que des efforts devraient être faits pour mesurer les avantages pour l'environnement associés aux améliorations de l'ATM. La réunion est informée aussi que le Comité pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP) est en train d'élaborer les moyens par lesquels ces mesures pourraient être faites. En outre, l'IATA a accepté d'aider à mesurer les avantages en matière de consommation de carburant associés aux améliorations de l'ATM et à les convertir en termes de réduction du CO₂.

6.121 La réunion rappelle que le concept opérationnel d'ATM mondiale prévoit un processus de planification qui a donné les meilleurs résultats et qui tenait compte de plusieurs domaines essentiels de performance (KPA), tels que la capacité, l'efficacité, le rapport coût-efficacité, la sécurité, la sûreté et

l'environnement. Il est important d'examiner les questions environnementales de manière positive et équilibrée et ne pas simplement énoncer que des changements ou des améliorations devraient être apportés à des fins environnementales uniquement. En outre, il est important que les questions environnementales soient examinées et évaluées dans le cadre du processus de planification de la navigation aérienne en tant que KPA. La réunion convient que l'APIRG devrait s'efforcer de déterminer et de mesurer les avantages environnementaux associés aux améliorations de l'ATM.

6.122 Vu l'importance de tenir compte de l'environnement lors de la planification des systèmes de navigation aérienne, la réunion convient de la recommandation suivante :

Recommandation 6/26 — Approche collaborative de la planification des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) tenant compte de l'environnement

Il est recommandé que l'APIRG adopte, pour la planification et la mise en œuvre des systèmes ATM et des améliorations ATM, une approche qui permet la collaboration et tient compte des meilleurs résultats et de l'environnement.

Préparation du secteur de l'aviation à une flambée de maladie transmissible posant un risque grave pour la santé publique, ou constituant une urgence de santé publique, de portée internationale

6.123 La réunion rappelle les répercussions de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) sur les voyages aériens et note que, en guise de réponse, l'OACI a renforcé son appui de l'article 14 (Prévention de la propagation des maladies) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300). La menace émergente de pandémie de grippe en 2005 a contribué à mettre davantage l'accent sur ce sujet et, en septembre 2006, l'OACI a lancé en Asie le projet d'Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA). En novembre 2006, l'Organisation a mis sur son site web public (<http://www.icao.int/icao/en/med/guidelines.htm>) des lignes directrices destinées à aider les États à planifier les préparatifs. En juillet 2007, des amendements apportés à l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI sont devenus applicables, les nouvelles dispositions exigeant des États qu'ils établissent, entre autres, un plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible posant des risques pour la santé publique. En novembre 2007, le projet CAPSCA a démarré en Afrique et, en juillet 2008, des propositions d'amendement des Annexes 11 et 14 et des PANS-ATM ont été communiquées aux États, pour observations, sous couvert de la lettre AN 13/1.8-08/53. Les changements proposés ont récemment été examinés par la Commission de navigation aérienne et la date prévue d'application est novembre 2009.

6.124 La réunion est informée que le Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la santé (RSI OMS), entré en vigueur en juin 2007, contient de nombreuses références aux aéroports et aux aéronefs. Le secteur aéronautique a pour principal défi de rassembler les diverses organisations qui doivent prendre part à la planification de la préparation du secteur, pour assurer que tout risque grave contre la santé publique donne lieu à une réponse efficace et proportionnée.

6.125 À l'égard de ce qui précède, il est rappelé à la réunion que l'article 14 de la Convention de Chicago dispose que « Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États décident de

désigner... ». Cependant, consciente des risques posés par les maladies modernes comme le SRAS et du potentiel pandémique de la grippe, l'Assemblée de l'OACI, à sa 35^e session, a adopté la Résolution A35-12, qui demande au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des normes et des pratiques recommandées concernant les plans d'urgence pour empêcher que les maladies transmissibles ne soient propagées par le transport aérien.

6.126 C'est ainsi que l'OACI a élaboré les SARP de l'Annexe 9 suivantes :

- a) « 8.16. Chaque État contractant établira un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale. » ;
- b) révision de la partie relative à la santé, dans la déclaration générale (Annexe 9, Appendice 1) ;
- c) amélioration des procédures de notification aux autorités de santé publique de cas suspect de maladie transmissible à bord d'un aéronef.

6.127 L'amendement de l'Annexe 9 est devenu applicable le 15 juillet 2007 et, durant le même mois, des lignes directrices sur les procédures de notification de l'autorité de santé publique à destination ont été communiquées aux États par la lettre AN 5/22-07/55.

6.128 La Résolution A35-12 demande aussi au Conseil « de mettre en place des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États contractants et d'autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale pour protéger la santé des passagers et des équipages ».

6.129 La réunion note que pour s'occuper des questions ci-dessus, l'OACI a institué un groupe de travail, dont font partie l'OMS, l'IATA, le Conseil international des aéroports (ACI) et les Centres for Disease Control and Prevention des États-Unis, chargé d'élaborer des lignes directrices sur la planification de la préparation à l'intention des États, des exploitants d'aéroports et des exploitants d'aéronefs. Des lignes directrices destinées aux États figurent sur le site web public de l'Organisation. Des directives plus détaillées, décrivant des mesures précises à prendre par les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, sont présentées sur les sites web de l'IATA et de l'ACI, respectivement.

6.130 La réunion rappelle que le projet CAPSCA-Afrique a été lancé dans le cadre d'un séminaire sur la médecine aéronautique tenu à Libreville (Gabon) en novembre 2007. Deux autres ateliers ont été tenus à Johannesburg (Afrique du Sud) et à Dakar (Sénégal) en mars 2008. Les États de la région ont été invités à adhérer au programme CAPSCA par les lettres TC 1/3.11-010 du 5 juin 2008 (diffusée par le Bureau régional de Dakar) et TC 2/31-0211 du 13 juin 2008 (diffusée par le Bureau régional de Nairobi).

6.131 Outre ce qui précède, il est noté que des propositions d'amendement de l'Annexe 11, de l'Annexe 14, Volume I, et des PANS-ATM ont été communiquées aux États par lettre le 31 juillet 2008. Ces propositions visaient à l'inclusion :

- a) des urgences de santé publique dans l'Annexe 11, Supplément C – Éléments relatifs à la planification des mesures d'exception, concernant les services de la circulation aérienne (ATS) ;
- b) des urgences de santé publique dans l'Annexe 14, Volume I, Chapitre 9, comme exemple d'éléments à prendre en compte dans l'établissement de plans d'urgence d'aérodrome ;
- c) dans les PANS-ATM, de procédures à suivre par les équipages de conduite et les contrôleurs de la circulation aérienne en cas de possibilité de maladie contagieuse à bord d'un aéronef.

6.132 En ce qui concerne les PANS-ATM, l'amendement est jugé nécessaire, l'expérience ayant démontré que l'actuelle procédure de notification aux autorités de santé publique des cas suspects de maladie contagieuse à bord d'un aéronef à l'arrivée n'est pas fiable et qu'une participation limitée des services ATS dans la notification des autorités compétentes à destination devrait améliorer la fiabilité de la procédure. Par ailleurs, plus les autorités de santé publique disposent de temps entre la notification du cas suspect et l'arrivée de l'aéronef, plus leur intervention sera efficace ; or les nouvelles procédures proposées devraient permettre de maximiser le temps disponible pour la préparation.

6.133 La réunion reconnaît que la planification de la préparation aux pandémies exige un effort multi-organisationnel, faisant intervenir essentiellement les autorités de réglementation et les autorités de santé publique, et que les communications entre les différentes parties constituent l'aspect le plus difficile de l'établissement d'un plan de préparation aux pandémies pour le secteur de l'aviation.

6.134 Il est porté à la connaissance de la réunion qu'actuellement, dans de nombreux États, le médecin chef, ou le conseiller médical, d'une autorité de réglementation peut ne pas être directement concerné par la prévention de la propagation de maladies contagieuses, ou des risques de contagion des passagers à bord des aéronefs. Par ailleurs, les autorités de santé publique ont une connaissance limitée du secteur de l'aviation et auraient besoin de conseils dans le domaine de la médecine aéronautique. Il est donc essentiel que les autorités nationales de réglementation et de santé publique travaillent ensemble, avec d'autres parties prenantes s'il y a lieu, à l'établissement d'un plan de préparation de l'aviation aux pandémies destiné à être intégré dans le plan de préparation national. Ces plans devraient être synergiques avec les initiatives régionales et mondiales.

6.135 On a pu constater l'incidence de la flambée de SRAS de 2003 sur le nombre de passagers à un important aéroport international d'Asie. En quelques semaines, le nombre de passagers est passé à un sixième de ce qu'il était, en raison d'une maladie qui a tué environ 800 personnes dans le monde ; une pandémie pourrait entraîner la mort de dizaines de milliers, voire de millions de personnes, et les effets seraient donc proportionnellement plus grands. La réunion est informée que même si les médias ne l'indiquent pas souvent, la grippe aviaire fait encore des victimes et, selon un avis de l'OMS, il faut prévoir une pandémie de grippe humaine, mais le moment où elle se produira est imprévisible. Par ailleurs, une maladie grave ou une pandémie pourrait aussi être causée par une infection non encore identifiée. Le projet CAPSCA fournit un mécanisme pour aider les États à préparer le secteur de l'aviation à une éventuelle pandémie.

6.136 La réunion reconnaît que le succès de la planification de la préparation aux pandémies passe par un financement adéquat, et elle propose que les États et les organismes donateurs envisagent d'apporter un soutien financier aux activités à ce sujet dans la Région AFI.

6.137 Sur la base de ce qui précède, la réunion convient de la réunion suivante :

Recommandation 6/27 — Planification de la préparation aux pandémies dans le secteur de l'aviation

Il est recommandé que :

- a) l'APIRG adopte l'objectif de performance MED, sur la préparation à une flambée de maladie transmissible posant un risque grave pour la santé publique, énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice K au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) que les États participent au projet pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) ;
- c) les États et les organismes donateurs envisagent d'apporter un soutien financier à la planification de la préparation aux pandémies.

Direction de la coopération technique de l'OACI

6.138 L'attention de la réunion est appelée sur l'assistance que la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI offre aux États contractants de l'Organisation pour l'élaboration et la mise en place des projets d'aviation civile. Il est noté que, dans la Région AFI, la TCB s'attache pour l'essentiel à résoudre les problèmes de sécurité constatés par les missions et réunions des bureaux régionaux, les missions de définition de projet, l'APIRG et, ces dernières années, les audits USOAP de l'OACI. On prévoit pour le proche avenir une croissance des demandes d'aide en vue de l'élimination des carences de la navigation aérienne et de la réalisation des objectifs de la navigation fondée sur les performances (PBN) et d'autres objectifs énoncés dans les FCP figurant aux Appendices A à K au présent rapport.

6.139 La réunion reconnaît que les projets de coopération technique peuvent être un important mécanisme pour aider à mettre en œuvre les systèmes de navigation aérienne de façon progressive, économique et coopérative et pour aider les États et les régions à progresser dans leur mise en place d'un système ATM mondial sans discontinuité (voir la Recommandation 5/x).

6.140 Un exemple de projet de coopération technique de grande ampleur est présenté à la réunion. Ce projet, qui se déroule dans la Région SAM de l'OACI, découle de la neuvième réunion des directeurs de l'aviation civile, tenue à Santiago (Chili) en avril 2005, au cours de laquelle les résultats de la onzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI ont été examinés compte tenu du concept opérationnel d'ATM mondiale et du plan mondial de navigation aérienne. Suite à cette réunion, il a été demandé à l'OACI de préparer et de distribuer un descriptif de projet de coopération technique visant à apporter une assistance pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM en vue de la réalisation du système ATM mondial.

6.141 Par la suite, le descriptif de projet préparé par l'OACI (par la TCB et le Bureau régional de Lima, au Pérou) a été distribué aux États d'Amérique du Sud, avec demande de l'examiner et de faire

savoir s'ils étaient intéressés à y participer. Huit États ont répondu qu'ils prendraient part au projet. Le budget annuel pour exécuter le projet a été estimé à 1 250 000 \$US. Par conséquent, si huit États participent au projet, la contribution annuelle s'élève à 31 250 \$US par État, de 2007 à 2011.

6.142 L'avantage de ce projet est qu'il appuie directement la mise en œuvre du plan régional de navigation aérienne, des initiatives du plan mondial et des objectifs de performance. Il appuie également la participation aux réunions d'experts au siège de l'OACI et le recrutement d'experts techniques.

6.143 La réunion convient qu'un projet de cette nature dans la Région AFI pourrait être un mécanisme utile pour appuyer la mise en œuvre des objectifs de performance énoncés dans les FCP figurant aux Appendices A à K du présent rapport ainsi que pour aider les États à réaliser leurs objectifs de performance nationaux, résoudre les carences de la navigation aérienne, donner la formation sur les systèmes d'assurance de la qualité, planifier ces systèmes et les mettre en place. Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient de la recommandation ci-après :

Recommandation 6/28 — Mise en œuvre d'un projet de coopération technique de l'OACI relatif à un système ATM mondial

Il est recommandé que la Région AFI envisage d'établir un projet de coopération technique, financé par les États AFI et des donateurs, pour appuyer la planification et la mise en œuvre des objectifs de performance, et en accord avec le concept opérationnel d'ATM mondiale et le plan mondial de navigation aérienne.

APPENDICE A

OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATM

LISTE DE CONTRÔLE GÉNÉRALE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMULAIRE DE PLAN DE VOL (FPL) OACI				
Avantages				
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> réduction de la consommation de carburant 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> possibilité pour les fournisseurs de services de navigation aérienne de tirer parti au maximum des possibilités des aéronefs possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées augmentation de l'efficacité grâce à la facilitation de l'emploi de technologies avancées équilibre optimal entre la demande et la capacité grâce à un échange efficace de renseignements 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> renforcement de la sécurité par l'emploi de fonctionnalités embarquées modernes 			
Stratégie court terme (2010) moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
SDM (gestion de la prestation des services)	<i>Espace aérien en route</i>	2009-2012		
	<ul style="list-style-type: none"> veiller à ce que les spécifications relatives à l'automatisation et aux logiciels des systèmes locaux puissent être pleinement adaptées aux changements envisagés dans le nouveau formulaire de plan de vol ; 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> veiller à ce que les FDPS puissent analyser l'information correctement et bien identifier l'ordre de réception des messages afin de garantir que les données ne seront pas mal interprétées ; 	2009-2012		
	<ul style="list-style-type: none"> analyser chacune des données des divers champs du nouveau formulaire de plan de vol, en comparant les valeurs actuelles et les nouvelles valeurs pour vérifier s'il existe des problèmes en ce qui concerne l'application du service assuré par l'installation elle-même ou par les organismes en aval ; 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> veiller à ce qu'il n'y ait pas de particularités ou d'écarts des États par rapport aux dispositions relatives au plan de vol ; 	2009-2012		
	<ul style="list-style-type: none"> veiller à ce que le bureau ATS de piste accepte et diffuse toutes les possibilités des aéronefs et intentions de vol aux ACC en aval, comme le prescrivent les PANS-ATM. 	2012		

	<ul style="list-style-type: none"> • planifier les modalités de transition pour faire en sorte que le passage de l'ancien formulaire de plan de vol OACI au nouveau formulaire se fasse sans discontinuité, au moment opportun et sans perte de service ; • afin de réduire les changements d'indications doubles, il est important que les États qui ont publié des exigences spécifiques qui sont maintenant prises en compte par l'amendement retirent ces exigences à temps pour qu'après le 15 novembre 2012, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de planification de vol n'utilisent que les indications du nouveau plan de vol ; • créer un dépôt central pour suivre le déroulement de la mise en œuvre et tenir les bureaux régionaux de l'OACI constamment informés. 	2009-2012		
		2009-2012		
		2009		
Lien avec les GPI	GPI/18 : Information aéronautique			

APPENDICE B

OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATM

MÉTHODE D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE				
Avantages				
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> réduction de la consommation de carburant 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées augmentation grâce à la facilitation de l'emploi de technologies avancées (p. ex. systèmes altimétriques améliorés) 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> renforcement grâce à une répartition des aéronefs dans un plus grand volume d'espace aérien 			
Stratégie court terme (2010) moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM (organisation et gestion de l'espace aérien)	<i>Espace aérien en route</i> <ul style="list-style-type: none"> créer un groupe chargé de surveiller et d'analyser la sécurité des opérations dans la Région AFI sur une base formelle. Ce « groupe de surveillance » utilisera les principes de gestion de la sécurité énoncés dans le Doc 9859 pour analyser les erreurs et écarts opérationnels et proposer des mesures pour les atténuer ; que les États AFI utilisent des programmes de sécurité et des méthodes SGS pour maîtriser et atténuer les risques dans la Région ; que la RMA effectue chaque année une évaluation du risque de collision pour analyse par le groupe de surveillance. Cette évaluation servira de référence pour l'année suivante. L'acceptabilité initiale d'un risque de collision doit être décidée par les experts du groupe de surveillance. Le respect du TLS de $2,5 \times 10^{-9}$ accident mortel par heure de vol pour le risque technique doit être maintenu comme critère pour la poursuite de l'exploitation RVSM ; le groupe de surveillance remet un rapport annuel à l'APIRG sur l'état de la sécurité de l'exploitation dans la Région 	2009-....		
		2009		
		2009		
		permanent		
		permanent		
		permanent		
Lien avec les GPI	GPI/02 : Appuyer la mise en œuvre du RVSM			

APPENDICE C**MANDAT ET PROGRAMME DE TRAVAIL DU
GROUPE D'ACTION TACTIQUE (GAT)****Mandat**

Évaluer en continu la sécurité des opérations dans la Région AFI en procédant à un examen toutes les deux semaines. L'évaluation portera sur tous les aspects de l'environnement opérationnel de l'espace aérien AFI au-dessus du FL290, y compris, sans s'y limiter, les erreurs de boucle ATC, les problèmes de communications, les questions de navigation et de surveillance et tout autre point influant sur la sécurité des opérations. Se réunir deux fois l'an pour coordonner les activités et fixer les objectifs futurs.

Programme de travail

Niveau de sécurité opérationnel :

- a) examiner, aux deux semaines, tous les comptes rendus d'erreur et d'écart reçus de la Région AFI ;
- b) faire enquête et, s'il y a lieu, proposer des mesures correctrices pour les carences constatées ;
- c) coordonner les activités et maintenir des communications bilatérales avec l'ARMA ;
- d) renseigner annuellement l'APIRG sur les activités du GAT.

APPENDICE D

OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉGIONAUX/NATIONAUX POUR LA PBN

OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉGIONAUX/NATIONAUX — OPTIMISATION DE LA STRUCTURE DE ROUTES ATS DANS L'ESPACE AÉRIEN EN ROUTE				
Avantages				
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> réduction des émissions de gaz 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées augmentation de la capacité de l'espace aérien augmentation de l'efficacité en facilitant l'emploi de technologies avancées (p. ex. arrivées fondées sur le FMS) et d'outils d'aide à la décision pour l'ATC (p. ex. espacement et mise en séquence) 			
Stratégie				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM (organisation et gestion de l'espace aérien)	<i>Espace aérien en route</i>	2008		
	<ul style="list-style-type: none"> établir un plan régional de mise en œuvre 	1 ^{er} trim. 2008 – 1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	En cours
	<ul style="list-style-type: none"> établir un plan d'action régional 	1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	Non commencé
	<ul style="list-style-type: none"> élaborer un concept d'espace aérien fondé sur le plan régional de mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI, pour concevoir et mettre en œuvre un réseau de routes long-courriers reliant des paires de grandes villes dans l'espace aérien supérieur et pour le transit à destination/en provenance des aéroports, sur la base de la PBN, p. ex. RNAV 10 et RNAV 5, compte tenu de l'harmonisation interrégionale 			
	<ul style="list-style-type: none"> harmoniser les plans nationaux et les plans de mise en œuvre de la PBN avec le plan régional 			
	<ul style="list-style-type: none"> établir un plan pour la mesure des performances 			
	<ul style="list-style-type: none"> définir un plan en matière de sécurité 			
	<ul style="list-style-type: none"> mettre en place un processus décisionnel conjoint (CDM) 			
	<ul style="list-style-type: none"> publier des règlements nationaux sur l'approbation des aéronefs et des exploitants, le manuel sur la PBN servant d'éléments indicatifs 			

	<ul style="list-style-type: none"> déterminer les besoins en formation et élaborer les lignes directrices correspondantes 			
	<ul style="list-style-type: none"> définir un plan pour la surveillance des performances du système 			
	<ul style="list-style-type: none"> mettre en œuvre des routes ATS de croisière 		Région/États	En cours
	<ul style="list-style-type: none"> suivre les progrès de la mise en œuvre en fonction du plan de mise en œuvre de la PBN pour la Région AFI et des plans nationaux de mise en œuvre 			
Lien avec les GPI	GPI/5 : navigation fondée sur les performances ; GPI/7 : gestion dynamique et souple des routes ATS ; GPI/8 : conception et gestion concertées de l'espace aérien			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉGIONAUX/NATIONAUX — OPTIMISATION DE LA STRUCTURE DE ROUTES ATS DANS L'ESPACE AÉRIEN DE RÉGION TERMINALE

Avantages

Environnement Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • réduction des émissions de gaz • possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées • augmentation de la capacité de l'espace aérien • amélioration de la disponibilité des procédures • augmentation de l'efficacité en facilitant l'emploi de technologies avancées (p. ex. arrivées fondées sur le FMS) et d'outils d'aide à la décision pour l'ATC (p. ex. maintien de l'espacement, mise en séquence)
---	--

Stratégie

COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM	<i>Espace aérien de région terminale</i>	2008		
	• établir un plan régional de mise en œuvre	1 ^{er} trim. 2008 – 1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	En cours
	• établir un plan d'action régional	1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	Non commencé
	• établir un plan national de mise en œuvre de la PBN	1 ^{er} trim. 2009 – 4 ^e trim. 2009	État	
	• élaborer un concept d'espace aérien fondé sur la feuille de route PBN pour la Région AFI, pour concevoir et mettre en œuvre des procédures optimisées de départ normalisé aux instruments (SID), d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) et d'attente ainsi que des procédures connexes de vol aux instruments, sur la base de la PBN et, en particulier, de la RNAV 1 et de la RNP 1 de base			
	• établir un plan pour la mesure des performances			
	• définir un plan en matière de sécurité			
	• mettre au point un processus décisionnel conjoint (CDM)			
	• publier des règlements nationaux sur l'approbation des aéronefs et des exploitants, le manuel sur la PBN servant d'éléments indicatifs			
	• déterminer les besoins en formation et élaborer les lignes directrices correspondantes			

	<ul style="list-style-type: none"> • définir un plan pour la surveillance des performances du système 			
	<ul style="list-style-type: none"> • élaborer une stratégie régionale et un programme de travail pour la mise en œuvre des SID et des STAR 		État	
	<ul style="list-style-type: none"> • suivre les progrès de la mise en œuvre en fonction du plan de mise en œuvre de la PBN pour la Région AFI et des plans nationaux de mise en œuvre 			
Lien avec les GPI	GPI/5 : navigation fondée sur les performances ; GPI/7 : gestion dynamique et souple des routes ATS ; GPI/8 : conception et gestion concertées de l'espace aérien ; GPI/10 : conception et gestion des régions terminales ; GPI/11: SID et STAR RNP et RNAV ; GPI/12: procédures d'arrivée fondées sur le FMS			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉGIONAUX/NATIONAUX — OPTIMISATION DES APPROCHES RNP GUIDÉES DANS LE PLAN VERTICAL

Avantages

Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • réduction des émissions de gaz • amélioration de l'accessibilité aux aérodromes, y compris continuité de l'accès • augmentation de la capacité des pistes • réduction de la charge de travail du pilote • disponibilité de moyens fiables de navigation dans les plans latéral et vertical
Efficacité	

Stratégie

COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM	<i>Espace aérien en route</i>	2008		
	• établir un plan régional de mise en œuvre	1 ^{er} trim. 2008 – 1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	En cours
	• établir un plan d'action régional	1 ^{er} trim. 2009	Équipe spéciale sur la PBN	Non commencé
	• établir un plan national de mise en œuvre de la PBN	1 ^{er} trim. 2009 – 4 ^e trim. 2009	État	
	• élaborer un concept d'espace aérien fondé sur le plan de mise en œuvre de la PBN pour la Région AFI, pour concevoir et mettre en œuvre la RNP APCH avec baro-VNAV, en application de la Résolution A36-23 de l'Assemblée, et la RNP AR APCH, là où c'est avantageux			
	• établir un plan pour la mesure des performances			
	• définir un plan en matière de sécurité			
	• mettre au point un processus décisionnel conjoint (CDM)			
	• publier des règlements nationaux sur l'approbation des aéronefs et des exploitants, le manuel sur la PBN servant d'éléments indicatifs			
	• déterminer les besoins en formation et élaborer les lignes directrices correspondantes			
	• mettre en œuvre les procédures APV	à compter de maintenant et jusqu'en 2016	État	
• définir un plan pour la surveillance des performances du système				

Lien avec les GPI	GPI/5 : navigation fondée sur les performances ; GPI/7 : gestion dynamique et souple des routes ATS ; GPI/8 : conception et gestion concertées de l'espace aérien ; GPI/10 : conception et gestion des régions terminales ; GPI/11: SID et STAR RNP et RNAV ; GPI/12: procédures d'arrivée fondées sur le FMS
--------------------------	---

APPENDICE E

OBJECTIFS DE PERFORMANCE AIM

OBJECTIF DE PERFORMANCE NATIONAL – MISE EN ŒUVRE DU WGS-84 ET DES eTOD				
Avantages				
<p>Environnement • néant</p> <p>Efficacité • le WGS-84 est indispensable aux avantages de la navigation fondée sur les performances énoncés dans les objectifs de performance concernant la PBN</p> <ul style="list-style-type: none"> • appui de la conception et de la mise en œuvre de procédures d'approche et de départ • amélioration de l'analyse des limitations d'exploitation des aéronefs • appui de la production de cartes aéronautiques et de bases de données embarquées <p>Sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • amélioration de la conscience de la situation • appui de la détermination de procédures d'exception et d'urgence • prise en charge de moyens techniques tels que les avertisseurs de proximité du sol et les systèmes d'avertissement d'altitude minimale de sécurité • voir les avantages énumérés dans les objectifs de performance concernant la PBN 				
<p style="text-align: center;"><i>Stratégie</i> <i>Court terme (2010)</i> <i>Moyen terme (2011 - 2015)</i></p>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
ATM Gestion des conflits	<p><i>Données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • partager l'expérience acquise dans la mise en œuvre des eTOD et les ressources consacrées à cette mise en œuvre, par l'entremise d'un groupe de travail eTOD • rendre compte des besoins et suivre la mise en œuvre des eTOD au moyen d'un nouveau tableau AIS du FASID AFI (voir l'Appendice B) • élaborer une politique de haut niveau pour la gestion d'un programme eTOD national 	2008-2011	APIRG États	
		2009-permanente	APIRG États	
		2008-2009	États	
ATM Opérations des usagers de l'espace aérien	<p>WGS-84</p> <ul style="list-style-type: none"> • établir les objectifs de la mise en œuvre du WGS-84 en coordination avec le plan national de mise en œuvre de la PBN 	2008-2009	États	

	<ul style="list-style-type: none"> • rendre compte des besoins et suivre la mise en œuvre du WGS-84 au moyen du Tableau AIS-5 du FASID AFI et prendre les mesures correctrices nécessaires 	<p>Permanente</p>	<p>APIRG États</p>	
<p>Lien avec les GPI</p>	<p>GPI-5 : Navigation fondée sur les performances ; GPI-9 : Conscience de la situation ; GPI-11 : SID et STAR RNP et RNAV ; GPI-18 : Information aéronautique ; GPI-20 : WGS-84; GPI-21 : Systèmes de navigation</p>			

APPENDICE F

OBJECTIFS DE PERFORMANCE MET

ENCOURAGER LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE SIGMET ET DU QMS DANS LA RÉGION AFI				
Avantages				
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • contribution à la réduction de la consommation de carburant 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité de l'assistance météorologique aux aéronefs en vol • établissement et communication en temps utile aux compagnies aériennes d'avertissements concernant des phénomènes météorologiques dangereux en route • mise en place du système de gestion de la qualité (QMS) de la fourniture de renseignements MET à l'aviation civile internationale 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • réduction des rencontres de conditions météorologiques dangereuses par les aéronefs 			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011-2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM (organisation et gestion de l'espace aérien)	<p><i>Espace aérien en route SIGMET</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • évaluation du niveau actuel de mise en œuvre par un premier essai SIGMET dans la Région AFI • établissement d'une liste à jour des carences, incluant les États qui ne respectent pas le format SIGMET • fourniture d'éléments indicatifs détaillés aux États qui n'établissent pas et ne communiquent pas de SIGMET ou qui établissent et communiquent des SIGMET incorrects • deuxième essai SIGMET pour réévaluer le niveau de mise en œuvre • élaboration d'un projet de mise en œuvre comprenant des séminaires dans le cadre de projets SIP et IFFAS pour les États qui ne s'acquittent pas de leurs obligations 	2008-2010	Bureau régional (RO), MET	

	<p style="text-align: center;">QMS</p> <ul style="list-style-type: none"> • deux séminaires en français et en anglais à l'intention des responsables des administrations MET et évaluation du niveau de mise en œuvre atteint durant les séminaires • établissement d'une liste à jour des États qui n'ont pas mis en œuvre le QMS ou qui ne l'ont mis en œuvre que partiellement • dans le cadre de projets SIP et IFFAS, formation des formateurs du personnel dans les États qui n'ont pas mis en œuvre le QMS • élaboration d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et des services de consultation dans le cadre de projets SIP et IFFAS durant les étapes initiales de la mise en œuvre pour les États qui ne s'acquittent pas de leurs obligations 	2008-2011	Bureau régional (RO), MET	
Lien avec les GPI	GPI/19 : Systèmes météorologiques			

APPENDICE G

OBJECTIFS DE PERFORMANCE MET

ENCOURAGER LA MISE EN ŒUVRE DES AVERTISSEMENTS ET PRÉVISIONS DE RÉGION TERMINALE, LA COMMUNICATION DES PRÉVISIONS DU SMPZ ET L'OPTIMISATION DES ÉCHANGES DE DONNÉES OPMET DANS LA RÉGION AFI				
Avantages				
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • contribution à la réduction de la consommation de carburant 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de l'efficacité de l'assistance météorologique aux aéronefs en vol • établissement et communication en temps opportun aux compagnies aériennes des avertissements concernant des phénomènes météorologiques dangereux en région terminale • amélioration de l'efficacité de la planification des vols par les compagnies aériennes par la prise en compte des conditions météorologiques actuelles et prévues le long de la route grâce aux prévisions du SMPZ 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • réduction maximale des rencontres de conditions météorologiques dangereuses par les aéronefs 			
<i>Stratégie</i>				
<i>Court terme (2010)</i>				
<i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
Objectif de performance régional MET 2	<p><i>Avertissements et prévisions de région terminale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Étape 1 : évaluation du niveau actuel de la mise en œuvre d'installations d'aérodrome pour la surveillance des conditions météorologiques dangereuses • Étape 2 : établissement d'une liste à jour des carences, incluant les États qui ne se conforment pas aux dispositions de l'Annexe 3 et de l'ANP AFI concernant les installations requises ; les États devront élaborer des plans d'action pour corriger les carences • Étape 3 : fourniture d'éléments indicatifs détaillés aux États qui n'établissent pas et ne communiquent pas d'avertissements et de prévisions de région terminale 	2008 – 2010		

<p>Objectif de performance régional MET 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étape 4 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets SIP et de projets IFFAS, respectivement, pour les États qui ne s'acquittent pas de leurs obligations <p><i>Système mondial de prévisions de zone (SMPZ)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Étape 1 : deux séminaires en français et en anglais sur les nouvelles prévisions du SMPZ aux points de grille • Étape 2 : établissement d'une liste à jour énumérant les États qui ne reçoivent pas les produits du SMPZ, les zones présentant des contraintes en ce qui concerne la mise en œuvre du SADIS, des VSAT et du service FTP et les États touchés, en vue de l'élaboration de plans d'action correctrice • Étape 3 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets SIP et de projets IFFAS, respectivement 	<p>2008 – 2011</p>		
<p>Objectif de performance régional MET 4</p>	<p><i>Optimisation de l'échange des données OPMET et mise en place des banques de données OPMET</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Étape 1 : évaluation de la disponibilité et de la qualité des données OPMET dans la région ; élaboration de plans d'action correctrice par les États qui n'atteignent pas les niveaux requis de mise en œuvre • Étape 2 : deux séminaires en anglais et en français sur les procédures du système AMBEX et des banques de données OPMET dans la Région AFI 	<p>2008 – 2011</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> • Étape 3 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets SIP et de projets IFFAS, respectivement 			
<p>Lien avec les GPI</p>	<p>Rapport APIRG/16, Conclusions 16/49, 16/51 et 16/67 GPI/19 : Systèmes météorologiques</p>			

APPENDICE H

OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉGIONAUX/NATIONAUX
POUR LES SERVICES SAR

ÉTABLISSEMENT D'ARRANGEMENTS RELATIFS À DES SERVICES SAR SOUS-RÉGIONAUX				
Avantages				
Efficacité et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • emploi partagé des locaux et de l'équipement des RCC permettant économie et efficacité • fourniture plus uniforme des services dans une région géographique définie en fonction du risque • services compétents assurés au voisinage et à l'intérieur des États aux ressources limitées • harmonisation des procédures aéronautiques et maritimes • interopérabilité de l'équipement de sauvetage • constitution d'un bassin de coordonnateurs de missions SAR chevronnés, ayant de l'expérience dans les domaines aéronautique et maritime, réduisant ainsi la coordination et la fragmentation 			
Stratégie				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
Sans objet	• donner un atelier SAR régional en Afrique australe	1 ^{er} trimestre 2009		Non commencée
	• établir un processus de prise de décisions en collaboration	1 ^{er} trimestre 2009		
	• effectuer une évaluation des besoins et une analyse d'écart	1 ^{er} trimestre 2009		
	• élaborer un plan d'action régional pour l'Afrique australe	1 ^{er} trimestre 2009		
	• donner la formation régionale d'administrateur SAR et de coordonnateur de missions SAR	1 ^{er} trimestre 2009		
	• déterminer les besoins en matière d'organisation régionale, de fonctions et de responsabilités, de locaux et d'équipement	2 ^e trimestre 2009		
	• en s'inspirant du Manuel IAMSAR, élaborer un projet de loi, un règlement, des procédures opérationnelles, des lettres d'accord, des plans SAR et des politiques de gestion de la sécurité pour la fourniture de services SAR régionaux	2 ^e trimestre 2009		
• déterminer les besoins futurs en matière de formation et élaborer des plans de formation	2 ^e trimestre 2009			

	<ul style="list-style-type: none"> • élaborer : <ul style="list-style-type: none"> ➤ des procédures d'alerte ➤ des bases de données sur les ressources ➤ des procédures d'interface avec les procédures d'urgence des aéroports et les services généraux d'intervention en cas de catastrophe ➤ des listes de vérification RCC ➤ des plans de dotation en personnel, de contrôle des compétences et de certification ➤ des programmes de prévention SAR ➤ des programmes qualité ➤ des programmes d'éducation et de sensibilisation ➤ des procédures à suivre en cas d'urgence en vol 	<p>3^e trimestre 2009</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> • dispenser la formation requise 	<p>3^e trimestre 2009</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> • réaliser les exercices SAR requis 	<p>3^e trimestre 2009</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> • suivre de près le processus de mise en œuvre 	<p>selon les besoins</p>		
Lien avec les GPI	Sans objet			

Notes :

1. Le plan de travail indiqué ci-dessus doit être répété pour l'Afrique du Nord-Ouest, l'Afrique orientale, l'Afrique occidentale (Lagos) et l'Afrique occidentale (Libéria). Le calendrier des travaux pour ces régions dépendra de facteurs opérationnels, démographiques, financiers et sociaux, qui n'ont toutefois pas encore été déterminés. La nature et la durée des travaux de planification et de mise en œuvre requis pour chaque RCC sous-régional devraient être du même ordre que celles qui sont indiquées ci-dessus pour le plan de l'Afrique australe.

2. Tous les travaux exigent une coopération étroite de tous les États intéressés, de l'OACI, de l'OMI, de Cospas-Sarsat et, au besoin, d'autres organismes mondiaux.

APPENDICE I

OBJECTIFS CONCERNANT L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

MISE EN ŒUVRE DE LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES				
Avantages				
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> conformité des exploitants d'aérodrome avec les SARP pertinentes de l'OACI et/ou les règlements nationaux applicables 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> sécurité et efficacité constantes de l'exploitation des aéronefs aux aérodromes renforcement des responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité des opérations d'aérodrome 			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AO (opérations d'aérodrome)	<p><i>Espace aérien en route</i></p> <ul style="list-style-type: none"> créer un groupe chargé d'aider et de surveiller la mise en œuvre de la certification des aérodromes dans la Région AFI ; analyser les dispositions de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la certification des aérodromes par rapport aux législations et réglementations nationales ; analyser les éléments indicatifs du <i>Manuel sur la certification des aérodromes</i> (Doc 9774) par rapport aux réglementations nationales au besoin, élaborer et/ou compléter les réglementations nationales sur la certification des aérodromes ; et formation des inspecteurs d'aérodrome ; élaborer un plan d'action pour la certification de tous les autres aérodromes utilisés pour les opérations internationales, y compris la mise en œuvre de SGS ; 	<p>janvier 2009 – juin 2009</p> <p>juin 2009 – décembre 2009</p> <p>juin 2009 – décembre 2009</p> <p>permanent</p> <p>permanent</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> mettre en œuvre le plan d'action ; le groupe de surveillance devra présenter un rapport annuel à l'APIRG sur l'état de la mise en œuvre de la certification d'aérodrome. 	<p>permanent</p>		
<p>Lien avec les GPI</p>	<p>GPI/13 : Conception et gestion des aérodromes ; GPI/14 : Exploitation des pistes</p>			

APPENDICE J

OBJECTIFS DE PERFORMANCE — AÉRODROMES

CORRECTION DES CARENCES RELEVÉES DANS LE DOMAINE AOP (lutte contre le risque aviaire, services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et plan d'urgence d'aérodrome)				
Avantages				
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> renforcement des responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité des opérations d'aérodrome 			
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la régularité de l'exploitation des aérodromes dans les États mise en œuvre uniforme des SARP pertinentes de l'OACI et/ou des règlements nationaux applicables dans les États de la Région AFI 			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011 – 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOP (planification opérationnelle d'aérodrome)	<ul style="list-style-type: none"> le bureau régional effectuera une étude dans les États pour déterminer le niveau actuel de mise en œuvre relativement aux trois carences majeures dans la Région AFI 	janvier – juin 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> le bureau régional analysera les éléments indicatifs figurant dans le <i>Manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS)</i> (Doc 9332) et le <i>Manuel des services d'aéroport</i>, 1^{re} Partie — <i>Sauvetage et lutte contre l'incendie</i>, 3^e Partie — <i>Lutte contre le risque aviaire</i> et 7^e Partie — <i>Planification des mesures d'urgence aux aéroports</i> (Doc 9137) par rapport aux règlements nationaux et aux dispositions de l'Annexe 14 	juin – décembre 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> le bureau régional évaluera les besoins en matière de formation dans la Région AFI, s'il y a lieu, et assurera la coordination avec les besoins en matière de formation liés à la certification d'aérodrome 	octobre – novembre 2009		

	<ul style="list-style-type: none"> • le bureau régional, en collaboration avec les États concernés, déterminera les besoins propres à chacun en matière d'assistance technique, s'il y a lieu • le bureau régional établira et exécutera un plan d'action pour répondre aux besoins de formation établis, en coordination avec les besoins liés à la certification d'aérodrome • le bureau régional établira et exécutera un plan d'action répondant aux besoins en matière d'assistance technique, en coordination avec les États concernés et la TCB • chaque État établira et exécutera un plan d'action visant à corriger les trois carences majeures • le bureau régional concevra et mettra en œuvre un système de suivi efficace et un mécanisme de rétroaction périodique à l'APIRG concernant la correction des trois carences majeures déterminées dans les États concernés de la Région AFI 	<p>octobre – novembre 2009</p> <p>novembre 2009 – février 2010</p> <p>juin 2009 – décembre 2014</p> <p>2009 – 2011</p> <p>2009 – ..</p>		
<p>Lien avec les GPI</p>	<p>GPI/13 : Exploitation des aérodromes</p>			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATM

CORRECTION DES CARENES RELEVÉES DANS LE DOMAINE ATM (fourniture du service ATC et mise en œuvre de routes ATS, y compris les routes RNAV, utilisation conjointe de l'espace aérien)				
Avantages				
Environnement	• réduction de la consommation de carburant			
Efficacité	• possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées			
Sécurité	• renforcement grâce à une répartition des aéronefs dans un plus grand volume d'espace aérien			
	• gestion renforcée de la sécurité			
<i>Stratégie</i> <i>Court terme (2010)</i> <i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM (organisation et gestion de l'espace aérien)	• mise en œuvre et fourniture du service ATC le long des routes ATS UA618, UB525, UB607, UL612, UM220, UM365, UR400 (FIR Khartoum) et UR780 (FIR Mogadishu), dans le Tableau ATS 1 – ANP de base, Doc 7474, et fourniture du service ATC dans la région terminale de l'aéroport international de Mogadishu	2008 – 2009		
	• élimination et/ou retrait des espaces aériens à usage spécial (zones interdites, réglementées et dangereuses)	2008 – 2009		
	• l'État établira un plan d'action de mise en œuvre pour corriger ou atténuer ces carences	2008 – 2009		
Lien avec les GPI	GPI/1 : Utilisation souple de l'espace aérien ; GPI/7 : Gestion dynamique et souple des routes ATS ; GPI/8 : Conception et gestion concertées de l'espace aérien ; GPI/10 : Conception et gestion des régions terminales			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE AIS/MAP

CORRECTION DES CARENCES RELEVÉES DANS LE DOMAINE AIS/MAP (mise en application des coordonnées WGS-84, publication des cartes aéronautiques et publication et actualisation en temps utile des documents AIS/MAP, à savoir les NOTAM, AIP, AIC, etc.)				
Avantages				
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration du processus décisionnel conjoint par la mise en commun des données aéronautiques 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • renforcement de la sécurité par l'échange en temps utile de données sur la sécurité aérienne, à savoir de manière électronique et grâce à une diffusion plus large 			
<i>Stratégie</i>				
<i>Court terme (2010)</i>				
<i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AIS/MAP (information aéronautique et cartes aéronautiques)	<ul style="list-style-type: none"> • publication de cartes aéronautiques appropriées 	2008 – 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> • publication des coordonnées WGS-84 pour les points de cheminement en route et pour les coordonnées GNSS des approches en région terminale et les procédures de départ 	2008 – 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> • publication des AIP, NOTAM et AIC selon des formats normalisés 			
	<ul style="list-style-type: none"> • les États concernés établiront des plans d'action pour corriger les carences 	2008 – 2009		
Lien avec les GPI	GPI/18 : Information aéronautique ; GPI/20 : WGS-84			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE CNS

CORRECTION DES CARENCES RELEVÉES DANS LE DOMAINE CNS				
Avantages				
Sécurité	Mise en œuvre de l'ANP AFI <ul style="list-style-type: none"> renforcement de la sécurité des opérations aériennes mise en œuvre uniforme des systèmes CNS/ATM (Doc 003) et des SARP applicables de l'OACI 			
<i>Stratégie</i> <i>Court terme (2010)</i> <i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AMS (service mobile aéronautique)	• fourniture du service VHF dans les FIR Angola, Sudan, Somalia et Congo (RD)	2008 – 2009		en cours
	• mise en œuvre d'aides de navigation pour accroître la sécurité dans les régions terminales	2008 – 2011		en cours
Surveillance	• mise en œuvre du GNSS – mener une étude pour établir l'état de la mise en œuvre et déterminer l'aide spécifique à apporter, s'il y a lieu	2009		en cours (mise en œuvre réalisée à 60 %)
	• élaboration d'un plan de surveillance AFI	2008 – 2009		
Sécurité	• élaboration d'un plan d'action national de mise en œuvre fondé sur le plan de surveillance AFI	2009 – 2012		
	• mise en œuvre d'outils d'automatisation pour améliorer la gestion des fréquences	juillet 2008 – 2009		en cours
	• La Région AFI adhèrera à l'ICARD	août 2008 – mars 2009		
Lien avec les GPI	GPI/10 : Conception et gestion des régions terminales ; GPI/21: Systèmes de navigation			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE — RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

CORRECTION DES CARENES RELEVÉES DANS LE DOMAINE SAR (dispositions législatives SAR, accords SAR et ELT SAR)				
Avantages				
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> • efficacité dans la prestation des services SAR • assistance efficace et opportune de tous les organismes d'intervention d'urgence participants 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • sécurité de la vie 			
<i>Stratégie</i>				
<i>Court terme (2010)</i>				
<i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
service SAR	• examen des carences nuisant à l'efficacité de la prestation des services SAR	2008 – 2009		
	• examen des carences concernant la mise en œuvre des dispositions législatives SAR	2008 – 2009		
	• examen des carences concernant la mise en œuvre des accords SAR avec les organismes d'assistance SAR	2008 – 2009		
	• examen des carences concernant la mise en œuvre des ELT COSPAS-SARSAT fonctionnant sur 406 MHz	février 2009		
	• élaborer des plans d'action nationaux pour corriger et/ou atténuer ces carences	2009		
Lien avec les GPI	GPI/16 : Systèmes d'aide à la décision et systèmes d'avertissement			

Outre les carences de longue date indiquées ci-dessus, des données supplémentaires ont été mises à la disposition du processus normal de détermination des carences, grâce au projet SAR OACI/CAFAC mené dans la Région AFI de 2002 à 2007. En tout, 34 États ont été évalués dans le cadre de ce projet.

APPENDICE K

OBJECTIFS DE PERFORMANCE MED

PRÉPARER LE SECTEUR DE L'AVIATION À UNE ÉPIDÉMIE DE MALADIE CONTAGIEUSE PRÉSENTANT UN RISQUE GRAVE POUR LA SANTÉ PUBLIQUE, OU À UNE URGENCE DE SANTÉ PUBLIQUE, DE PORTÉE INTERNATIONALE				
Avantages				
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> réduction du risque de propagation de maladies par le transport aérien ; 			
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> réduction du risque de contagion pour les voyageurs aériens ; atténuation des effets économiques néfastes dus à une épidémie ; récupération plus rapide à la suite d'une épidémie. 			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011-2015)				
COMPOSANTES MED DU CONCEPT OPÉRATIONNEL	TÂCHES	CALENDRIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
	<ul style="list-style-type: none"> Les autorités de réglementation établissent des moyens de communication avec les autorités nationales de santé publique. 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> Les États établissent des programmes de facilitation nationaux et aéroportuaires pour tenir compte de la planification de la préparation aux pandémies (à moins que d'autres solutions ne soient déjà en place). 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> Les États adhèrent au projet CAPSCA et participent aux réunions du Comité directeur et de l'Équipe régionale de médecine aéronautique. 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> Les États envisagent d'appuyer le projet CAPSCA en versant des contributions en espèces ou en nature. 	2009		
	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation de deux aéroports internationaux par année par rapport aux directives de l'OACI sur la planification de la préparation. 	En cours		
	<ul style="list-style-type: none"> Le Comité directeur du CAPSCA se réunit annuellement. 	En cours		

	<ul style="list-style-type: none"> L'équipe régionale de médecine aéronautique du CAPSCA se réunit annuellement. 	En cours		
Lien au GASP	<ul style="list-style-type: none"> 2.1.1. Domaine d'intervention 1 – Application incohérente des normes internationales 2.2.1. Domaine d'intervention 5 – Coordination incohérente des programmes régionaux 			

APPENDICE L

Lignes directrices sur les performances des réseaux de microstations (VSAT)

1. Introduction

1.1 On a de plus en plus recours aux réseaux de communications numériques fondés sur le microstation (VSAT) dans la fourniture des communications aéronautiques sol-sol dans des zones où les systèmes de communication terrestres ne sont pas disponibles ou sont peu fiables et coûteux. Les réseaux VSAT sont généralement souples, échelonnables, polyvalents, faciles à mettre en œuvre ou à exploiter et rentables dans certaines zones, dans certains reliefs ou sous certaines conditions.

1.2 Par ailleurs, une gamme variée d'architectures, de configurations, de techniques d'accès, de gestion, d'exploitation et de protocoles souvent incompatibles, est utilisée dans différents réseaux VSAT. En outre, la plupart des réseaux VSAT disponibles sur le marché emploient certains produits propriétaires. Par conséquent, et d'une manière générale, des réseaux VSAT non identiques ne sont pas interopérables.

1.3 Il n'existe pas de normes internationales régissant spécifiquement les réseaux VSAT. Un certain nombre de recommandations de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) relatives aux radiofréquences et à d'autres aspects des systèmes de communication s'appliquent aux VSAT et, le plus souvent, les vendeurs s'y conforment. Toutefois, ce fait ne devrait pas être interprété comme une indication de compatibilité avec d'autres produits.

1.4 L'OACI n'a pas normalisé la couche physique des communications. Par conséquent, il n'existe aucune disposition ni pour les VSAT, ni pour les systèmes terrestres tels que le câble, le faisceau hertzien et la fibre optique.

1.5 Compte tenu de ce qui précède, les États et les organisations qui comptent mettre en œuvre des réseaux VSAT pour la fourniture des communications aéronautiques sol-sol sont invités :

- a) à s'assurer que le VSAT est en fait le moyen préféré et le plus rentable pour assurer les communications dans les zones géographiques considérées ;
- b) à prendre en compte la Conclusion 5/16 de la 5^e réunion du Groupe ALLPIRG ;
- c) à utiliser les exigences de performance énoncées dans le paragraphe qui suit comme lignes directrices pour la planification, la conception du système et les besoins d'évaluation.

2. Exigences de performance

2.1 Nombre de facteurs influent sur l'architecture, la configuration et la conception du système des réseaux VSAT. Toutefois, l'utilisateur final s'intéresse essentiellement à la qualité ou à la performance du service de communications qui est fourni et non aux détails techniques. Cela étant, l'utilisateur devrait énoncer les exigences de performance de base souhaitées tout au début de la planification afin qu'on en tienne compte dans la conception du système VSAT. Une fois convenu par

toutes les parties concernées, ces exigences de performance serviront de base à toute évaluation future ou au suivi du réseau.

2.2 D'une manière générale, il existe un lien direct entre les performances et le coût. Ce fait est particulièrement important pour les réseaux VSAT étant donné qu'il y a également beaucoup de paramètres permettant d'atteindre un niveau de performance donné. Par exemple, le fait d'insister sur une plus grande disponibilité implique des terminaux doubles utilisant différents satellites. De la même manière, un taux d'erreurs sur les bits très faible nécessite de grandes antennes de station terrienne, des émetteurs à grande puissance et une grande largeur de bande du transpondeur satellite, ce qui se traduit par des coûts d'acquisition et d'exploitation importants.

2.3 Les niveaux cibles minimaux de performance donnés ci-dessous conviennent généralement aux communications aéronautiques sol-sol et on peut les atteindre avec des ressources et des coûts « raisonnables ». Les paramètres de performance énoncés s'appliquent à l'ensemble du service de communication tel que le perçoit l'utilisateur des réseaux VSAT numériques.

Disponibilité $\geq 99,8\%$
(voir la Note 1)

Taux d'erreur sur les bits (BER) ≤ 1 sur 10^{-7}
(voir la Note 2)

Latence dans un sens (pour les communications vocales) < 400 ms
(voir la Note 3)

Probabilité de blocage d'appel $\leq 2,5 \times 10^{-3}$ (ou 1 sur 400 tentatives)
(voir la Note 4)

Durée d'établissement de la communication ≤ 2 s

Note 1.— Ce pourcentage montre la disponibilité générale requise du service de communication pour l'utilisateur. Il inclut toutes les interruptions de maintenance et interruptions solaires prévues et imprévues.

Note 2.— Le BER s'applique à la couche physique des communications. La correction d'erreur directe (FEC) peut servir à obtenir cette valeur.

Note 3.— Il ressort des indications données ci-dessus qu'il ne faudrait utiliser qu'un seul bond satellitaire. Le principal facteur contribuant à la latence est le délai de propagation d'environ 240 ms (un seul bond). La compression et le codage de la voix entraînent également d'autres retards.

Note 4.— Ce qui précède s'applique à un environnement de communications vocales commutées normal. Dans certains scénarios d'exploitation, il peut être nécessaire de garantir la disponibilité des circuits vocaux sur demande en utilisant des techniques prioritaires, de préemption ou des ressources satellitaires spécialisées.

Déclaration de la délégation de l'Érythrée

L'espace aérien érythréen a été administré sous la règle coloniale italienne de 1890 à 1941, puis il a été pris en charge par la Grande-Bretagne de 1941 à 1952, après la défaite du fascisme durant la Seconde Guerre mondiale.

De fait, ce sont les espaces aériens situés au-dessus des deux Yémen (Nord et Sud), d'Oman (Muscat), d'une partie de l'océan Indien, de la Somalie, de Djibouti, de l'Érythrée et de l'Éthiopie, qui formaient alors la *région d'information de vol Aden*, techniquement connue sous le nom de *FIR Aden*, qui ont été administrés par la Grande-Bretagne, jusqu'à la libération d'Aden en 1967.

Pendant longtemps, la route aérienne UG-650 a été opérationnelle, et elle a été jugée rapide et, surtout, considérée comme la plus appropriée et la plus viable du point de vue économique, avec un volume de trafic dense, reliant le continent africain du nord au sud, jusqu'à l'Afrique du Sud. En effet, elle avait été configurée purement en fonction de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et de l'efficience (viabilité économique).

Malheureusement, cette route historique, qui a servi pendant près d'un siècle, est maintenant fermée depuis 10 ans (1998 – 2008), sans raison apparente, sous prétexte de problème frontalier, problème qui a été réglé juridiquement durant le premier trimestre de 2002. Cette fermeture injustifiée pénalise actuellement et continuera de pénaliser les usagers de l'espace aérien, surtout aujourd'hui, alors qu'ils sont durement touchés par la dégradation de l'environnement due au réchauffement planétaire, par la flambée des prix du pétrole et par la récession économique mondiale. Il n'est donc pas étonnant de voir de grands transporteurs aériens faire faillite l'un après l'autre au fil des jours. Ce qui compromet l'essence même du besoin d'une industrie de transport aérien adéquate et de vols fréquents dans la région de la COMESA/SADC en général, et dans la Région AFI en particulier. De plus, le fait qu'il n'y ait pas d'accords bilatéraux concernant les services de contrôle de la circulation aérienne, ni mesures de normalisation ou d'harmonisation des systèmes, ni coordination ou consultation avec les FIR adjacentes pourrait engendrer une vulnérabilité au risque et entraîner l'inefficacité des services SAR et des enquêtes sur les accidents d'aviation.

Beaucoup a été fait pour réduire la charge de travail des contrôleurs et des pilotes au moyen de diverses technologies. De même, on pourrait faire beaucoup dans le cadre de la présente réunion pour aider les usagers de l'espace aérien à sortir de la crise actuelle ; les États contractants de la Région AFI devraient s'engager à laisser de côté les excuses injustifiées, à diriger leur attention sur les prescriptions et principes de la Convention de Chicago et les normes de l'OACI et à s'y conformer pleinement.

Si on regarde les services de navigation aérienne d'un autre angle, on constate que plusieurs États contractants des Régions AFI et Moyen-Orient utilisent le *radar secondaire de surveillance (SSR)* tandis que d'autres, dont l'Érythrée, dépendent fortement de systèmes de la circulation aérienne fondés sur les *procédures*. Il faut donc encourager les FIR voisines à élaborer des procédures de la circulation aérienne permettant d'effectuer les transferts en toute sécurité, en procédant comme pour le programme de mise en œuvre du RVSM en septembre, qui s'est révélé un succès.

Dernier point, d'après l'article 15 de la Convention de Chicago, les États Contractants ont le droit d'imposer des redevances pour les services de navigation aérienne assurés aux usagers de l'espace aérien, afin de recouvrer tout ou partie des coûts des superstructures et des infrastructures en place. Or certains usagers de l'espace aérien défient la loi et refusent catégoriquement de payer ce qu'ils doivent tout en continuant d'exiger d'avoir la permission de voler dans les espaces aériens d'États contractants souverains de l'OACI. Il s'agit ni plus ni moins de piraterie aérienne d'un État contractant contre un autre.

Déclaration de la délégation de l'Éthiopie

À la séance plénière d'ouverture de la Réunion spéciale AFI RAN (24 – 29 novembre 2008, Afrique du Sud), le Président de la réunion et le Secrétariat de l'OACI ont informé la délégation de l'Érythrée que cette question n'était pas pertinente à l'ordre du jour de la réunion, qu'elle n'y figurait pas et qu'elle ne serait examinée dans aucune des réunions des groupes de travail auxiliaires. Toutefois, l'OACI a fait savoir que les États contractants peuvent faire une courte déclaration et en joindre le texte au rapport de la réunion.

La note de travail de l'OACI SP AFI/08-WP/2, datée du 31/7/08, donne, au § 2.2, des indications claires concernant cette Réunion spéciale AFI RAN. La réunion se limitera donc à étudier à fond la sécurité et l'efficacité régionales, mais elle n'examinera pas et n'amendera pas le plan régional de navigation aérienne.

La lettre de l'OACI invitant les États à cette réunion spéciale fixait aussi une date limite pour la communication des notes de travail.

Par conséquent, se fondant sur la note de travail WP/2 du Secrétariat de l'OACI et les indications données aux participants, la délégation de l'Éthiopie s'oppose entièrement à l'examen des allégations habituelles de l'Érythrée et à leur inclusion dans le rapport de la réunion, sous quelque forme que ce soit.

Cela dit, si le Secrétariat contrevient à ses propres procédures et indications pour la présente réunion et permet l'examen de la question, la délégation éthiopienne se verra dans l'obligation de reconsidérer sa participation à une telle réunion dans la région.

De plus, si la réunion décide d'envisager d'inclure les allégations dans le rapport, l'Éthiopie tient à rappeler à l'OACI, au Secrétariat et à la réunion les questions générales et controversées sur le plan politique suivantes :

- a) l'Éthiopie rejette catégoriquement la déclaration de l'Érythrée et rappelle énergiquement à l'OACI et aux États contractants que cette question épineuse sur le plan politique a été renvoyée à l'organe compétent des Nations Unies ;
- b) la route UG-650 (du côté éthiopien) a été fermée uniquement pour garantir la sécurité et la sûreté des vols, en application de l'article 9 de la Convention de Chicago et de l'Annexe 11. Comme le sait la communauté internationale, la guerre déclarée par l'Érythrée a forcé l'Éthiopie à fermer les routes nord pour des raisons de sécurité.

Pour terminer, il convient de noter que la position de l'Éthiopie exposée ci-dessus a été communiquée officiellement en détail au Président du Conseil et au Secrétaire général de l'OACI à diverses occasions.