



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion Du Groupe Régional AFI De Planification Et De Mise En Œuvre
(APIRG/22)
(Accra, Ghana, 29 Juillet - 2 août 2019)**

Point 1 de l'ordre du jour :

**EXAMEN DES MESURES PRISES PAR L'ANC ET LE CONSEIL SUR LE RAPPORT DE
LA REUNION APIRG/21**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE	
La présente note de travail fait le bilan des suites données par l'ANC et le Conseil au rapport de la réunion APIRG / 21	
Suite à donner par la réunion : prendre note des informations.	
<i>Objectifs stratégiques</i>	Navigation aérienne, sécurité

1 INTRODUCTION

1.1 La vingt-et-unième réunion d'APIRG s'est tenue à Nairobi, au Kenya, du 9 au 11 octobre 2017. Elle a réuni 173 participants de 38 États de la Région AFI et de 16 organisations et industries régionales / internationales. Elle a été suivie de la quatrième réunion du RASG-AFI du 12 au 13 octobre 2017, à laquelle ont pris part 130 participants de 29 États AFI et 13 organisations régionales / internationales.

1.2 Le 1er mars 2018, la plénière du groupe de travail de l'ANC chargé de l'examen stratégique et de la planification a examiné les deux rapports. Le directeur régional du bureau ESAF de l'OACI (Nairobi), le directeur régional adjoint du Bureau WACAF (Dakar) de l'OACI, et le premier vice-président du RASG-AFI ont également assisté à la réunion par vidéoconférence à distance.

1.3 La réunion APIRG / 21 a adopté 27 conclusions et 11 décisions. La réunion RASG-AFI / 4 a adopté 11 conclusions et 11 décisions, dont 3 conclusions (Conclusion 4/1 relative au GASP, Conclusion 4/2 relative à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité et Conclusion 4/11 liée aux ressources humaines) - ont été présentés lors de la réunion du groupe de travail / SRP comme nécessitant une action du siège.

2. ANALYSE

2.1. Le Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI a présenté certaines des questions clés dans la région en 2017, soulignant en particulier l'augmentation régulière du trafic dans les États dotés d'une faible ou moyenne capacité de supervision de la sécurité, une coordination insuffisante entre les États / ANSP, un manque d'intégration régionale effective et une volonté politique et des ressources techniques / financières insuffisantes. Il a également souligné certaines des réalisations de l'année 2017 : réduction du nombre d'États ayant des préoccupations

significatives de sécurité, 75% des États AFI ont élaboré et mis en œuvre des plans d'action de l'OACI, des projets régionaux en cours dans le cadre du plan AFI en matière de certification d'aérodrome, et de performance SAR, SSP et ANS. Il a également souligné la création de deux nouveaux projets dans le cadre du Plan AFI sur les principes fondamentaux de la supervision de la sécurité et des enquêtes sur les accidents.

2.2 Le directeur régional adjoint du bureau régional WACAF de l'OACI (Dakar) a souligné la difficulté d'appliquer les plans d'actions correctrices de l'USOAP. Les ressources techniques et financières sont au cœur de ces difficultés. Il a indiqué que la sécurité des pistes, le LOC-I et le CFIT sont des domaines de préoccupation critiques en termes de sécurité. Une augmentation du nombre d'États, dans la région AFI, ayant atteint un niveau de 60% ou plus a été présentée. La nécessité de certifier davantage d'aérodromes a été mentionnée comme un défi permanent, de même que la nécessité de traiter les SSC en suspens dans deux États.

2.3 Le premier vice-président du RASG-AFI a souligné l'importance de l'objectif de 60% de l'EI et la nécessité de collaborer avec d'autres États africains pour améliorer la mise en œuvre effective et les résultats de la Méthode de surveillance continue de l'USOAP.

2.4 Le groupe de travail / SRP a examiné la structure des réunions. Il a été noté que, depuis 2016, les deux bureaux africains ont organisé des réunions consécutives du RASG et du PIRG. On s'est demandé si cela était bénéfique ou si cela créait des difficultés. Les représentants des bureaux régionaux africains ont indiqué qu'ils bénéficiaient d'un meilleur niveau de participation suite à cette pratique.

2.5 Le groupe de travail / SRP s'est concentré sur le taux élevé de messages opérationnels manquants (plans de vol, OPMET, NOTAM) rencontrés dans certains États et s'est interrogé sur les mesures à prendre pour résoudre ce problème. La région a fait savoir au groupe de travail / point de contact stratégique que le problème des messages manquants existait depuis longtemps et que des projets en cours visaient à remédier à ce problème.

2.6 En ce qui concerne la mise en œuvre de l'ASBU, le groupe de travail / SRP a noté avec satisfaction les progrès accomplis et les rapports des niveaux de mise en œuvre dans la région AFI. Il a été noté le faible niveau de CDO / CCO (28%) et il a été déclaré que cela devrait être une priorité. Du point de vue de la région, l'un des principaux défis liés aux CDO / CCO est la conception actuelle de l'espace aérien. Il a également été souligné que parmi les neuf projets, l'un visait l'espace aérien terminal CDO / CCO dans le cadre des mises à niveau du bloc 0 de l'ASBU, le cas échéant. Une autre question concernait le nombre de rapports des États sur les progrès réalisés par les ASBU. Le RD ESAF a répondu que le plus grand défi était le manque d'informations en temps réel sur l'état de la mise en œuvre par les États; il a informé l'assemblée que son bureau avait commandé une étude sur la mise en œuvre de l'ASBU dans les États.

2.7 En ce qui concerne le PBCS, le groupe de travail / SRP s'est interrogé sur le niveau de mise en œuvre dans la région et la coordination avec les autres régions. Le directeur régional adjoint de WACAF a répondu que la région n'était pas au même niveau que les autres régions et que les régions AFI devraient établir un calendrier pour la mise en œuvre régionale ; il a également noté que les mandats devraient être régionaux et pas seulement pour les États. Il a également été souligné qu'à l'heure actuelle, le principal problème concernait les utilisateurs opérant dans la région NAT, où un mandat avait été établi pour le système PBCS, ce qui nécessitait l'approbation des opérations du système PBCS, de sorte qu'une coordination avec le bureau régional de Paris serait donc nécessaire.

2.8 En ce qui concerne la coordination RASG / PIRG, une question a été soulevée relative à la répartition des tâches, en particulier en ce qui concerne la surveillance du RVSM. L'aspect de la surveillance RVSM a été jugé très important ; les chiffres préliminaires font ressortir une amélioration, mais le flux de données en provenance de certains États comme l'Éthiopie est

limité, malgré le fonctionnement d'aéronefs avancés. Le groupe de travail / SRP a noté que la surveillance RVSM relève actuellement du mandat de l'APIRG et il a été estimé que cette question devrait être partagée avec le RASG-AFI.

2.9 Trois conclusions (4/1, 4/2 et 4/11) du rapport RASG-AFI ont été présentées demandant une action spécifique de la part du siège de l'OACI. S'agissant de la conclusion 4/1 (GASP), C / IMP-SAF a indiqué que des orientations sur les objectifs et le contenu des plans nationaux de sécurité de l'aviation figureront dans la prochaine édition du GASP. En outre, un plan modèle devrait être mis au point pour servir de modèle de référence aux États.

2.10 En ce qui concerne la conclusion 4/2 (Mise en œuvre de la gestion de la sécurité), les actions du Siège sont déjà envisagées dans le programme de travail du Secrétariat sur la gestion de la sécurité. Enfin, en ce qui concerne la conclusion 4/11 (Fonds de développement des ressources humaines), le Comité de gestion du HRDF avait été saisi et s'était déjà penché sur ce sujet.

2.10 Le groupe de travail / SRP sur la question s'est montré très reconnaissant du temps et des efforts consacrés par le premier vice-président du RASG-AFI, ainsi que par le directeur régional du bureau ESAF de l'OACI et le directeur régional adjoint du bureau WACAF de l'OACI à travers des échanges fructueux.

3. Suite à donner par le Conseil

3.1 Le Conseil s'est félicité des grandes lignes des défis mondiaux communs rencontrés par les régions et a demandé au Secrétariat de réviser le format afin de spécifier des délais pour l'achèvement des actions visant à relever ces défis communs.

3.2 Le Conseil a noté que la Commission était préoccupée du fait que de nombreux États ne comprenaient toujours pas le concept ASBU et avait souligné la nécessité de le simplifier pour que les États saisissent mieux les actions requises. Il a été souligné que cela pourrait avoir une incidence sur l'élaboration de plans nationaux qui auront, à leur tour, une incidence sur la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne.

3.3 Suite à une question posée par le Conseil, le Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) et le Groupe régional de la sécurité aérienne dans la région Afrique - Océan Indien (AFI RASG) entameront la rotation des secrétaires en Avril 2019.

4. APIRG/21

4.1 Le Conseil a noté certaines des questions clés dans la région. En particulier, il a été noté qu'il y avait une augmentation régulière du trafic dans les États dotés d'une faible ou moyenne capacité de supervision de la sécurité, une coordination insuffisante entre les États / fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), un manque d'intégration régionale effective et un engagement politique et des moyens techniques / financiers insuffisants.

4.2 Le Conseil a noté que depuis que les réunions du PIRG et du RASG sont organisées en Afrique, de meilleurs niveaux de participation ont été atteints.

4.3 Le Conseil a noté que la Commission était préoccupée par le taux élevé de messages opérationnels manquants (plans de vol, OPMET, NOTAM) dans certains États et s'est demandé quelles mesures pourraient être prises pour résoudre ce problème. Il a été estimé que la surveillance des Minimums réduits de séparation verticale (RVSM) devrait être partagée avec le système RASG AFI.

5. Groupe régional de la sécurité aérienne — AFI (RASG-AFI/4)

5.1 La Commission a noté que le taux d'accidents dans la région AFI était supérieur au taux global en 2008-2015, mais inférieur en 2016, et que l'accent restait mis sur la sécurité des pistes, les problèmes de LOC-I et les impacts sans perte de contrôle (CFIT). La publication de la troisième édition du rapport annuel sur la sécurité de RASG-AFI a également été mentionnée.

5.2 La nécessité de certifier davantage d'aérodromes a été identifiée comme un défi permanent, de même que la nécessité de traiter les SSC en suspens dans deux États et de poursuivre la mise en œuvre des objectifs de sécurité régionaux.

5.3 En ce qui concerne le GASP, il a été noté que des orientations sur les objectifs et le contenu des plans nationaux de sécurité de l'aviation seraient incluses dans la prochaine édition du GASP. En outre, un modèle de plan devrait être élaboré pour servir d'un modèle de référence aux États.

6. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

6.1 La réunion est invitée à prendre acte des mesures adoptées par la commission de navigation aérienne et le conseil liées aux réunions d'APIRG / 21 et RASG AFI 4.