



ICAO

**RAPPORT DE LA VINGT-DEUXIEME REUNION DU  
GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET  
DE MISE EN ŒUVRE (APRIG/22)**

**&**

**DE LA CINQUIEME REUNION DU GROUPE  
REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION POUR  
LA REGION AFI (RASG-AFI/5)**

*(Accra, Ghana, 29 juillet – 2 août 2019)*

**(PREPARE PAR LE SECRETARIAT)**

LES DESIGNATIONS EMPLOYEES ET LA PRESENTATION DES ELEMENTS DANS LE PRESENT RAPPORT NE SIGNIFIENT PAS L'EXPRESSION DE QUELQUE OPINION QUE CE SOIT DE LA PART DE L'OACI CONCERNANT LE STATUT JURIDIQUE D'UN PAYS, D'UN TERRITOIRE, D'UNE VILLE OU D'UNE ZONE OU DE LEURS AUTORITES OU CONCERNANT LA DELIMITATION DE SES FRONTIERES OU DE SES LIMITES.

## TABLE DES MATIERES

LISTE DES APPENDICES _____	4
LISTE DES CONCLUSIONS ET DES DECISIONS _____	5
PARTIE I : INTRODUCTION _____	9
Lieu et durée _____	10
Participation _____	10
Responsables et Secrétariat _____	10
Langues de travail _____	10
Ouverture de la réunion _____	10
<b>PARTIE II : PREMIERE SESSION CONJOINTE APIRG/22 ET RASG-AFI/5 _____</b>	<b>13</b>
Examen et adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion _____	14
Réunion du Bureau _____	14
Discussions sur les points de l'ordre du jour _____	14
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : DEVELOPPEMENTS MONDIAUX _____	14
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION ENTRE LES PIRGs ET LES RASGs _____	17
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : ACTIVITES REGIONALES LIEES A L'APIRG, _____	19
AU RASG-AFI ET AU PLAN AFI _____	19
<b>PARTIE III : GROUPE REGIONAL DE SECURITE AERIENNE DE LA REGION AFI (RASG-AFI/5) _____</b>	<b>25</b>
Examen et adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion _____	26
Election du Bureau du RASG-AFI (Président et Vice-présidents) _____	26
DISCUSSIONS SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR _____	26
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DES DECISIONS DE RASG-AFI/4 _____	26
POINTS 2 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORTS SUR LES ACTIVITES DU RASG-AFI _____	27
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB) » DEL'OACI _____	29
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES _____	33
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES _____	33
<b>PARTIE IV : VINGT-DEUXIEME REUNION DUGROUPE REGIONAL AFRIQUE – OCEAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/22) _____</b>	<b>34</b>
Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion _____	35
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DES DECISIONS DE LA REUNION APIRG/21 _____	35
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : CADRE DE PERFORMANCE DE LA PLANIFI CATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA NAVIGATION AERIENNE REGIONALE _____	37
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : SÉCURITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN RVSM - 11ÈME ÉVALUATION DU RISQUE DE COLLISION (CRA /11) _____	42
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES QUESTIONS RELATIVES A LA NAVIGATION AERIENNE _____	56
<b>PARTIE V: DEUXIEME SESSION CONJOINTE APIRG/22 ET RASG-AFI/5 _____</b>	<b>72</b>
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RESULTATS DE LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA COORDINATION APIRG/RASG-AFI _____	73
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EVALUATION DU FORMAT DES REUNIONS APIRG/22 & RASG- AFI/5 _____	73
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : LIEU ET DATE DES PROCHAINES REUNIONS DE L'APIRGs ET DU RASG-AFI _____	73
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : CEREMONIE DE CLOTURE _____	74

## **LISTE DES APPENDICES**

Annexe 1A : Liste des participants

### **APIRG22 & RASG-AFI5 (SESSIONS CONJOINTES)**

- Appendice 2A : Ordre du jour des réunions APIRG/22 et RASG/AFI/5  
Appendice 2B : Statut des cibles de sécurité et de navigation aérienne  
Appendice 2C : Evolution de l'Évaluation globale des risques de collision RVSM dans l'espace aérien entre 2006 et 2017  
Appendice 5A : Termes de Référence et composition de l'Équipe de Travail de coordination de APIRG/RASG-AFI  
Appendice 5B : Affectation des tâches et domaines communs entre APIRG et RASG-AFI

### **RASG-AFI5**

- Appendice 3A : Ordre du jour et Programme de travail de RASG-AFI/5  
Appendice 3B : Futur Programme de travail de RASG-AFI et ses Organes subsidiaires

### **APIRG22**

- Appendice 4A : Ordre du jour et Programme de travail de APIRG/22  
Appendice 4B : Plan de gestion des Codes (CMP) SSR de l'AFI  
Appendice 4C : Proposition de Termes de Référence de l'ARMA avec des fonctions PBCS  
Appendice 4D : État d'avancement de la mise en œuvre des projets AOP  
Appendice 4E : Volume II de l'eANP  
Appendice 4F : Volume III de l'eANP  
Appendice 4G : État d'avancement de la mise en œuvre de l'AHMS et de l'AIDC  
Appendice 4H : État d'avancement de la mise en œuvre des projets de surveillance SSR, ADS-C et ADS-B  
Appendice 4I : Couverture SSR Mode S et ADS-B dans la zone d'acheminement AR-5 en région AFI  
Appendice 4J : Planification d'urgence ATM de l'AFI

## **LISTE DES CONCLUSIONS ET DES DECISIONS**

### **DEFINITIONS**

Le RASG-AFI et l'APIRG enregistrent leurs actions sous forme de Conclusions et de Décisions comme indiqué ci-dessous :

- a) Les Conclusions portent sur des questions qui, conformément aux Termes de Référence du Groupe, méritent une attention directe des États ou pour lesquelles de nouvelles actions doivent être initiées par le Secrétaire conformément aux procédures établies.
- b) Les Décisions portent sur les dispositions de travail internes des Groupes et de leurs organes subsidiaires.

### **APIRG22 et RASG-AFI5**

<i>Décision 1/01 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Transition vers une approche intégrée des PIRGs et des RASGs</i>
<i>Conclusion 1/01 d'APIRG22 &amp; RASG-AFI5 :</i>	<i>Suivi des recommandations de l'AN-Conf/13 adressées aux Etats</i>
<i>Décision 1/02 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Suivi des recommandations d'AN-Conf/13 par l'APIRG et le RASG-AFI</i>
<i>Décision 1/03 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Revue par le Conseil des Termes de Référence des PIRGs et des RASGs</i>
<i>Conclusion 1/02 d'APIRG22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Revue par le Conseil des Termes de Référence des PIRGs et des RASGs</i>
<i>Décision 1/04 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Rapport annuel à l'ANC et au Conseil</i>
<i>Décision 1/05 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Adhésion à l'ARC-TF</i>
<i>Décision 1/06 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Attribution de tâches et coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI</i>
<i>Conclusion 1/03 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Mise en œuvre par les Etats des Recommandations de l'AIAG</i>
<i>Conclusion 1/04 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Suivi de l'espace aérien RVSM</i>
<i>Conclusion 1/05 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Mise en œuvre du Projet AIM du Plan AFI</i>
<i>Conclusion 1/06 d'APIRG/22 &amp; RASG-AFI/5 :</i>	<i>Mise en œuvre des Décisions et des Recommandations de la 22<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan AFI (AFI Plan SC/22)</i>

### **RASG-AFI/5**

<i>Décision 5/01 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Election du Bureau du RASG-AFI (Président et Vice-présidents)</i>
<i>Décision 5/02 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Etat d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de RASG-AFI/4 (à l'exclusion des domaines communs avec l'APIRG)</i>
<i>Décision 5/03 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Equipe d'appui à la sécurité – Préoccupations significatives de sécurité (SST- SSC)</i>
<i>Décision 5/04 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Equipe d'appui à la sécurité – Fondamentaux de la supervision de la sécurité (SST-FSO)</i>

<i>Décision 5/05 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Equipe d'appui à la sécurité – Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs (SST-AIG)</i>
<i>Décision 5/01 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Equipe d'appui à la sécurité – Problèmes émergents de sécurité (SST-ESI, Perte de contrôle en vol (LOC-I))</i>
<i>Décision 5/02 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Activités et Recommandations de l'Equipe du Rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI (ASRT)</i>
<i>Décision 5/06 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Composition de l'Equipe de travail de coordination de APIRG/RASG-AFI (ARC-TF)</i>
<i>Conclusion 5/03 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Mise en œuvre de Programmes Nationaux de Sécurité (PNS) et de Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS)</i>
<i>Conclusion 5/04 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Mise en œuvre du projet de certification d'aérodromes</i>
<i>Conclusion 5/05 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Projet sur les Fondamentaux de supervision de la sécurité (FSO)</i>
<i>Conclusion 5/06 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Missions d'assistance, coordination, efficacité et impact des équipes de sécurité des Bureaux régionaux (ROST)</i>
<i>Conclusion 5/07 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Outils de supervision de la sécurité de l'aviation et leur pertinence dans la mise en œuvre de programmes régionaux de sécurité</i>
<i>Conclusion 5/08 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Statut et progrès de la mise en œuvre du système PEL commun</i>
<i>Conclusion 5/09 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Statut et progrès de la mise en œuvre du système PEL commun</i>
<i>Conclusion 5/10 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Harmonisation de la formation en Afrique : Feuille de route de formation en aviation</i>
<i>Décision 5/07 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Revue et approbation du programme de travail du RASG-AFI pour 2020</i>
<i>Conclusion 5/11 de RASG-AFI/5 :</i>	<i>Opérations vers des destinations où l'ADS-B est obligatoire</i>

#### **APIRG/22**

<i>Conclusion 22/01 de APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre effective des projets régionaux ANS de l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/02 de APIRG/22 :</i>	<i>Rapports réguliers et opportuns sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'APIRG</i>
<i>Décision 22/03 d'APIRG/22 :</i>	<i>Plan révisé de gestion des Codes (CMP) SSR de l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/04 d'APIRG/22 :</i>	<i>Temps d'occupation des Codes SSR</i>
<i>Conclusion 22/05 d'APIRG/22 :</i>	<i>Collecte de données sur les volumes et les schémas de circulation dans la région AFI et interface avec d'autres Régions de l'OACI</i>
<i>Décision 22/06 d'APIRG/22 :</i>	<i>Ateliers de facilitation de la mise en œuvre du Plan révisé de gestion du Code SSR</i>

<i>Conclusion 22/07 d'APIRG/22 :</i>	<i>Amélioration et financement des Plans nationaux de mises en œuvre de la PBN</i>
<i>Conclusion 22/08 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre de la PBN avec CCO et CDO</i>
<i>Conclusion 22/09 d'APIRG/22 :</i>	<i>Suivi de Projets SAR du Plan AFI pour les Etats de l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/10 d'APIRG/22 :</i>	<i>Déménagement de la FIC de Mogadiscio de Nairobi à Mogadiscio, changements organisationnels de l'ATS et Améliorations opérationnelles de l'espace aérien</i>
<i>Conclusion 22/11 d'APIRG/22 :</i>	<i>Efforts de prise en compte des carences des services mobiles aéronautiques</i>
<i>Conclusion 22/12 d'APIRG/22 :</i>	<i>Etablissement d'un Suivi de Communication et de surveillances basées sur la performance(PBCS) de l'AFI</i>
<i>Décision 22/13 d'APIRG/22 :</i>	<i>Adoption de RCP 240 et de RSP 180 pour les opérations PBCS dans la Région AFI</i>
<i>Conclusion 22/14 d'APIRG/22 :</i>	<i>Adoption du Plan d'urgence ATM de l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/15 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre du rapport de la onzième réunion du TAG</i>
<i>Conclusion 22/16 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre des projets relatifs aux opérations d'aérodromes</i>
<i>Conclusion 22/17 d'APIRG/22 :</i>	<i>Participation des Etats et des Organisations aux activités du Sous-groupe AAO et des Equipes du projet</i>
<i>Conclusion 22/18 d'APIRG/22 :</i>	<i>Certification des aérodromes utilisés pour les vols internationaux</i>
<i>Conclusion 22/19 d'APIRG/22 :</i>	<i>Etablissement d'équipes de sécurité des pistes efficaces dans les aérodromes de la Région AFI</i>
<i>Conclusion 22/20 d'APIRG/22 :</i>	<i>Amendement au Plan AFI de navigation aérienne (eANP, Doc 7474)</i>
<i>Conclusion 22/21 d'APIRG/22 :</i>	<i>Harmonisation des informations publiées par les Etats sur les aérodromes</i>
<i>Conclusion 22/22 d'APIRG/22 :</i>	<i>Participation effective et efficiente des Administrations aux activités des projets IIM</i>
<i>Conclusion 22/23 d'APIRG/22 :</i>	<i>Coordination effective du Projet COM 2, du Projet AIM 3, du Projet Spectrum et du Projet MET 2 de l'IIM</i>
<i>Conclusion 22/24 d'APIRG/22 :</i>	<i>Rapport sur le résultat et la mise à jour d'APIRG sur les carences dans les domaines de l'AIM, de la CNS et de la MET</i>
<i>Conclusion 22/25 d'APIRG/22 :</i>	<i>Appui de l'OACI aux activités IIM</i>
<i>Conclusion 22/26 d'APIRG/22 :</i>	<i>Amendements à la stratégie de mise en œuvre de la Surveillance aéronautique de l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/27 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre de l'AMHS dans la Région AFI</i>
<i>Conclusion 22/28 d'APIRG/22 :</i>	<i>Service de surveillance aéronautique continue</i>
<i>Conclusion 22/29 d'APIRG/22 :</i>	<i>Appui à la position de l'OACI pour la CMR-19 de l'UIT</i>
<i>Conclusion 22/30 d'APIRG/22 :</i>	<i>Harmonisation de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU dans la Région AFI</i>

<i>Conclusion 22/31 d'APIRG/22 :</i>	<i>Efforts de prise en compte des carences des services mobiles aéronautiques</i>
<i>Conclusion 22/32 d'APIRG/22 :</i>	<i>Opérationnalisation de base de données sur les carences de la navigation aérienne dans l'AFI</i>
<i>Conclusion 22/33 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre des recommandations de l'analyse des Ecartés des Infrastructures de l'aviation en l'Afrique réalisé dans le cadre du Plan AFI</i>
<i>Conclusion 22/34 d'APIRG/22 :</i>	<i>Organisation d'une table ronde de financement des Projets de l'APIRG</i>
<i>Conclusion 22/35 d'APIRG/22 :</i>	<i>Gestion de la circulation aérienne continue</i>
<i>Conclusion 22/36 d'APIRG/22 :</i>	<i>Espace aérien libre</i>
<i>Conclusion 22/37 d'APIRG/22 :</i>	<i>Exploitations de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS)</i>
<i>Conclusion 22/38 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mécanisme d'examen par les pairs de l'ANSP</i>
<i>Conclusion 22/39 d'APIRG/22 :</i>	<i>Initiative SBAS pour l'Afrique et l'Océan Indien</i>
<i>Conclusion 22/40 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mandat pour l'équipement de transpondeur à squitter long en mode S for ADS-B dans la Région AFI</i>
<i>Conclusion 22/41 d'APIRG/22 :</i>	<i>Mise en œuvre du nouveau format de compte rendu mondial sur l'état de surface des pistes (GRF)</i>
<i>Conclusion 22/42 d'APIRG/22 :</i>	<i>Manuel de procédures SAT</i>
<i>Conclusion 22/43 d'APIRG/22 :</i>	<i>Participation à la 2ème réunion de la Coordination atlantique (ACM/2) et à la réunion SOG/21 NAT</i>
<i>Décision 22/44 d'APIRG</i>	<i>Points focaux pour la coordination SAT et NAT</i>
<i>Conclusion 22/45 d'APIRG :</i>	<i>Suivi PBCS par les RMA</i>
<i>Conclusion 22/46 d'APIRG/22 :</i>	<i>Formalisation du Groupe SAT</i>
<i>Décision 22/47 d'APIRG/22 :</i>	<i>Formalisation du Groupe SAT</i>

# **PARTIE I :**

# **INTRODUCTION**

### *Lieu et durée*

1.1 La Cinquième Réunion du Groupe régional de sécurité de l’aviation pour la région de l’AFI (RASG - AFI/5) s’est tenue conjointement avec la Vingt-Deuxième Réunion du Groupe du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/22), au Movenpick Ambassador Hotel à Accra, Ghana, du 29 juillet au 2 août 2019.

### *Participation*

1.2 Les réunions ont enregistré la participation de 217 délégués venus des Etats de la région AFI, des organisations régionales / internationales et de l’industrie. La liste des participants est jointe à l’**Appendice 1A** du présent rapport.

### *Responsables et Secrétariat*

1.3 La session conjointe des réunions APIRG/22 & RASG-AFI/5 était co-présidée par M. Magueye Marame Ndao, Président de l’APIRG, et par M. Levers Mabaso, président du RASG-AFI.

1.4 M. Mam Sait Jallow, Directeur du Bureau régional de l’OACI pour l’Afrique occidentale et centrale (Dakar) était Secrétaire de la réunion. Il était assisté de M. Barry Kashambo, Directeur du Bureau régional de l’OACI pour l’Afrique orientale et australe (Nairobi) et avec la participation de M. Herman Pretorius du Bureau de la Navigation aérienne du Siège de l’OACI. Ils étaient assistés par les Experts suivants des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l’OACI :

M. Prosper Zo’o Minto’o	DRD, Bureau WACAF, Dakar
M. Arthemon Ndikumana	DRD, Bureau ESAF, Nairobi
M. Ousman Kemo Manjang	RO/AIR, Bureau WACAF, Dakar
M. François-Xavier Salambanga	RO/CNS, Bureau WACAF, Dakar
M. Milton Tumusiime	RO/AIR, Bureau ESAF, Nairobi
M. Nika Meheza Manzi	RO/AGA, Bureau WACAF, Dakar
M. Kebba Lamin Jammeh	RO/FS, Bureau WACAF, Dakar
M. Albert Aidoo Taylor	RO/ATM/SAR, Bureau WACAF, Dakar
Mme Keziah Ogutu	RO/ATM/SAR, Bureau ESAF, Nairobi
M. Harvey Lekamisy	RO/CNS, Bureau ESAF, Nairobi
M. Estifanos Eyob	RO/AFI PLAN, Bureau ESAF, Nairobi

### *Langues de travail*

1.5 Les discussions des réunions ont été menées en anglais et en français et les documents étaient publiés dans les deux langues avec des services d’interprétation simultanée.

### *Ouverture de la réunion*

1.6 L’ouverture de la session combinée d’APIRG/22 et de RASG-AFI/5 a eu lieu le lundi 29 juillet 2019. Dans son allocution, M. Simon Allotey, Directeur général de l’Autorité de l’aviation civile du Ghana (GCAA), a souhaité la bienvenue aux participants à cette occasion, en son nom et au nom du Conseil, de Direction et du personnel de l’Autorité de l’aviation civile du Ghana. Il a rappelé que ce format de réunion parallèle PIRG/RASG est une affirmation de

l'appréciation croissante de la relation cruciale entre la fourniture de services de navigation aérienne d'une part et la supervision et la réglementation de la sécurité d'autre part. Il a déclaré que cette évolution devrait indubitablement renforcer la performance de la sécurité de l'aviation dans le cadre d'une collaboration et d'une intégration des activités dépendantes du PIRG et du RASG.

1.7 Il a également rappelé qu'outre les considérations politique, de souveraineté et culturelles, l'Afrique doit créer les synergies nécessaires pour garantir l'optimisation de ses capacités et de ses infrastructures, l'efficacité et le renforcement de sa sécurité opérationnelle de la fourniture des services de transport aérien.

1.8 M. Allotey a fait observer que le taux relatif de mise en œuvre effective (EI) atteint de 89,89 % lors de la récente ICVM, effectuée par l'OACI en avril 2019 ne résultait pas seulement des efforts entrepris par le Ghana mais aussi de la collaboration effective et du soutien du Bureau régional WACAF de l'OACI, de BAGASOO, des États voisins, de la FAA des États-Unis et d'autres partenaires. Il a souligné l'efficacité de la collaboration interne entre l'Autorité de l'aviation civile (GCAA), la Société de gestion des aéroports, le Ministère de l'Aviation, le Parlement du Ghana, les compagnies aériennes et d'autres partenaires locaux du secteur. Il a réitéré son optimisme que les deux réunions formulent des recommandations pour une plus grande intégration d'APIRG et du RASG-AFI en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité dans la fourniture de leurs services.

1.9 Dans son allocution, M. Mam Sait Jallow, Directeur régional du Bureau Afrique occidentale et centrale de l'OACI, a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Président du Conseil de l'OACI, le Dr Olumuyiwa Benard Aliu, de la Secrétaire Générale de l'OACI, le Dr Fang Liu, du Directeur régional pour l'Afrique orientale et australe, M. Barry Kashambo, et de l'ensemble du personnel de l'OACI. Il a remercié le Gouvernement du Ghana pour avoir accepté d'accueillir ces importantes réunions régionales et pour la chaleur de l'accueil et de l'hospitalité réservés à tous les délégués dans la belle ville d'Accra.

1.10 Le Directeur régional a rappelé les objectifs des PIRG et des RASG, notamment d'identifier des priorités, des cibles et des indicateurs pour la navigation aérienne et la sécurité de l'aviation dans le cadre de la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de formuler des recommandations applicables au Conseil. Il a souligné que cette réunion particulière inaugurerait un nouveau format de sessions conjointes en lieu et place de réunions dos à dos.

1.11 M. Mam Sait Jallow a informé les participants qu'au vu de l'achèvement imminent de son deuxième et dernier mandat en qualité de Directeur régional de l'OACI, en septembre 2019, il souhaitait affirmer publiquement sa profonde appréciation de la collaboration et de la coopération inestimables dont il a bénéficié durant son mandat non seulement en tant que Directeur régional mais aussi en tant que Secrétaire du RASG-AFI et du Comité de pilotage du Plan AFI, de la part des États et des organisations partenaires. Il a déclaré qu'avoir servi l'OACI et la Région AFI au cours des 12 dernières années avait été pour lui une expérience agréable et fructueuse.

1.12 Ont également prononcé des allocutions le Président d'APIRG et Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), du Sénégal M. Magueye Marame Ndao, le Président du RASG-AFI et Représentant de l'Afrique Australe au Conseil de l'OACI, M. Levers Mabaso, la Membre de la Commission de la Navigation aérienne

de l'OACI, Mme Isabelle Monnier, et le Représentant du Secrétaire général de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), M. Papa Atoumane Fall.

1.13 Le discours liminaire et l'allocution d'ouverture d'APIRG/22 et de RASG-AFI-5 ont été prononcés par le Ministre de l'Aviation de la République du Ghana, l'Honorable Joseph Kofi Adda, qui a transmis les salutations fraternelles de Son Excellence Nana Addo Dankwa Akufo-Addo, Président de la République et du peuple du Ghana.

1.14 L'Honorable Ministre a rappelé l'importance de la réunion et le fait qu'elle se tienne à un moment où l'environnement de l'aviation dans le monde est guidé par l'innovation et la compétitivité. Face à ce développement, les pays africains sont tenus de redoubler d'efforts pour rester pertinents et tirer avantage du potentiel de croissance du secteur. Il a fait allusion au fait que le Ghana a conscience de ce potentiel et que le gouvernement offre la politique et les infrastructures requises pour promouvoir et étendre les frontières du secteur de l'aviation.

1.15 Eu égard à la croissance de l'aviation en Afrique, l'Honorable Ministre a déclaré que, pour se rendre pleinement compte de ce potentiel de croissance, les Etats membres devraient s'engager à développer des systèmes d'aviation sûrs, efficaces et durables, totalement conformes aux Normes et pratiques établies par l'OACI. L'Honorable Ministre est revenu sur le taux de mise en œuvre effectif de 89,89 % du Ghana, le plus élevé du continent, et a fait observer que cette performance historique résultait de l'engagement du gouvernement et de son appui au secteur et, plus important, au travail acharné et au professionnalisme dont fait continuellement preuve la direction et le personnel du secteur de l'aviation au Ghana. Il a saisi cette occasion pour saluer toutes les parties prenantes ayant contribué à cette réalisation. Il a déclaré que l'aspiration du Ghana à devenir un hub de l'aviation dans la sous-région était en bonne voie.

1.16 Il a informé les participants que, pour atteindre et maintenir cette réalisation, un certain nombre de développements infrastructurels étaient en cours ces deux dernières années, notamment des aérogares, de nouvelles structures de Services de navigation aérienne, l'extension d'infrastructures côté piste et côté accueil ainsi que l'installation de matériel moderne de navigation aérienne et le renforcement des capacités des professionnels de l'aviation concernés. Le Ministre a reconnu que la plupart des infrastructures de l'aviation au Ghana sont en cours de modernisation et elles sont destinées à améliorer la sécurité et la sûreté des passagers et des aéronefs dans la Région d'information de vol (FIR) d'Accra.

1.17 Dans ses propos finaux d'ouverture de la réunion, l'Honorable Ministre a rappelé que, dans le cadre des mesures d'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté de l'aviation au Ghana, le gouvernement s'est engagé à collaborer avec différentes parties prenantes du secteur de l'aviation avec les ressources et l'orientation politique pour réaliser la vision du Ghana de devenir un hub de l'aviation dans la sous-région. Il s'est dit confiant que cette réunion serve de plateforme de ralliement de toutes les parties prenantes et de tous les délégués pour proposer des stratégies d'amélioration de la sécurité et de la sûreté de l'espace aérien pour la viabilité du transport aérien et la croissance du secteur de l'aviation.

**PARTIE II :**

**PREMIERE SESSION CONJOINTE APIRG/22 ET  
RASG-AFI/5**

### ***Examen et adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion***

La réunion a adopté son ordre du jour et son programme de travail tels qu'indiqués à l'**Appendice 2A** au présent rapport.

#### ***Réunion du Bureau***

La réunion était co-présidée par M. Magueye Maramé Ndao, Président de l'APIRG, et M. Levers Mabaso, Président du RASG-AFI. Ils étaient assistés de M. Tobias Gunzel, Premier Vice-président d'APIRG et du Colonel Latta Gnama Dokissime, Premier Vice-président du RASG-AFI. Les Directeurs des Bureaux régionaux Afrique orientale et australe et Afrique occidentale et centrale en étaient respectivement les Secrétaires.

#### ***Discussions sur les points de l'ordre du jour***

### **POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : DEVELOPPEMENTS MONDIAUX**

#### ***Présentation sur la Stratégie d'amélioration des PIRGs/RASGs***

1.1. Le Secrétariat a fait une présentation sur la stratégie de renforcement des PIRGs/RASGs, basée sur la Décision 210/4 du Conseil et le résultat du Forum mondial de coordination des PIRGs/RASGs, organisé à Montréal, Canada, en 2017. La présentation portait sur la proposition d'évolution et de calendrier d'une approche intégrée prenant en compte les défis organisationnels, les infrastructures, les risques opérationnels et la mesure des performances. A cet égard, le format des réunions APIRG/22 et RASG-AFI/5, y compris des sessions conjointes, a marqué une transition de l'approche dos à dos appliquée par la Région AFI depuis 2012 (combinée à la réunion DGCA en 2013), à l'approche intégrée proposée.

1.2. La réunion a donc demandé à l'Equipe de travail mixte APIRG/RASG-AFI (ARC-TF) de faire une analyse approfondie et d'élaborer des propositions de changements structurels et de calendrier pour la mise en œuvre de l'approche intégrée dans la Région AFI, et d'apporter les amendements corrélatifs aux Manuels de procédures. La Décision suivante a été formulée:

#### ***Décision 1/01 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Transition vers une approche intégrée des PIRG et des RASG***

*Il a été décidé que:*

*L'Equipe de travail d'APIRG/RASG-AFI (ARC-TF) :*

- a) Fasse une analyse de la stratégie d'amélioration des PIRG /RASG visant à améliorer les défis organisationnels, les infrastructures, les risques opérationnels et la mesure de la performance et propose les changements structurels nécessaires à sa mise en œuvre dans la Région AFI ; et*
- b) Présente les résultats à une réunion extraordinaire d'APIRG et de RASG-AFI à convoquer au cours du premier trimestre de 2020.*

#### ***Evolution des Plans mondiaux de l'OACI (GASP, GANP)***

1.3. Le Secrétariat de l'OACI a présenté l'évolution des plans mondiaux de l'OACI et des amendements proposés, amendements qui seront examinés par la 40<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée. En ce qui concerne le GASP, la réunion a noté qu'il présente la stratégie qui soutient la priorisation et l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Il contient une vision qui

énonce l'intention sous-tendant ce plan. Il comprend également un énoncé de mission, reflétant ce que l'OACI cherche à réaliser par le biais du GASP. Un ensemble de valeurs est présenté dans le plan, qui vise à guider les initiatives d'amélioration de la sécurité et à permettre au GASP d'atteindre son objectif. Il a été mis en évidence qu'une série d'objectifs soutienne l'aspiration à l'objectif de sécurité de zéro décès. L'édition 2020-2022 du GASP contient six objectifs concernant les défis organisationnels (ORG) et les risques opérationnels pour la sécurité (OPS), qui remplacera les objectifs présentés dans l'édition 2017-2019 du GASP, une fois qu'ils auront été approuvés par l'Assemblée.

1.4. En ce qui concerne le GANP, la réunion a observé que l'édition 2019 du GANP contient une structure multicouche articulée à travers un niveau managérial mondial, un niveau technique mondial, un niveau régional et un niveau national, afin de mieux communiquer avec les responsables techniques et de haut niveau et d'assurer l'alignement entre les planifications mondiale, régionale et nationale, ce qui ne laisse finalement de côté aucun État ou partie prenante.

1.5. Le plus haut niveau, le niveau mondial de gestion, fournit des orientations stratégiques en définissant une vision et les aspirations de performance ambitieuses mondiales qui fournissent une stratégie de haut niveau et une orientation politique pour promouvoir la nécessité d'agir et d'obtenir une volonté politique. Ces ambitions de performance sont soutenues dans la feuille de route conceptuelle qui joue un rôle moteur dans l'évolution du système mondial de navigation aérienne.

#### ***Résultats de la 13<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne/et de la 40<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée générale de l'OACI***

1.6. La réunion a rappelé la Treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf / 13) tenue à Montréal du 9 au 19 octobre 2018. La réunion a noté que la Conférence avait adopté cinquante-deux Recommandations contenues dans le Rapport de l'AN-Conf / 13 (Doc 10115). Il a également été noté que le Conseil a approuvé toutes les Recommandations AN-Conf / 13 le 27 février 2019 (Supplément n° 12 au Rapport de Conf/ 13, détaillant les mesures de suivi suggérées pour chacune des recommandations).

1.7. La réunion a reconnu que, suite à l'examen par le Conseil de l'OACI des Recommandations AN-Conf/13, les États sont maintenant instamment priés de traiter de manière appropriée les recommandations qui leur sont faites :

#### ***Conclusion 1/01 d'APIRG22 & RASG-AFI5 : Suivi des Recommandations AN-Conf/13 adressées aux États***

*Il a été conclu que :*

*Les États' AFI soient instamment priés de donner suite aux recommandations pertinentes de l'AN-Conf/13 adressées aux États membres*

1.8. La réunion a également convenu que les différents organes subsidiaires d'APIRG et du RASG-AFI devraient identifier les recommandations AN-Conf/13 relatives à leurs termes de référence et s'entendre sur les mesures nécessaires de suivi. La réunion a formulé la décision suivante :

***Décision 1/02 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Suivi des recommandations d'AN-Conf/13 par l'APIRG et le RASG-AFI***

*Il a été décidé que :*

*Les organes subsidiaires d'APIRG et du RASG-AFI identifient les Recommandations AN-Conf/13 relatives à leurs termes de référence et conviennent des mesures de suivi nécessaires.*

***Présentation de la Commission de navigation aérienne sur les attentes d'APIRG et du RASG-AFI***

1.9. Le représentant de la Commission de navigation aérienne (ANC) a présenté un exposé sur la composition et la structure de travail de l'ANC, y compris l'Equipe de planification et les Groupes de travail permanents. La présentation a mis en évidence le rôle de l'Examen stratégique et de la planification (PRP) dans l'examen des rapports des groupes d'experts et des groupes régionaux, la recommandation des mesures à prendre à ce sujet par l'ANC, le cas échéant, et l'élaboration d'un rapport consolidé annuel devant être approuvé par l'ANC d'un à l'intention du Conseil sur les activités des groupes tels que les PIRGs et les RASGs. La réunion a exprimé son appréciation de l'initiative prise par le Représentant de l'ANC d'assister aux réunions d'APIRG/22 et de RASG-AFI/5.

***Examen des mesures prises par l'ANC et le Conseil à la suite des rapports des réunions APIRG/21 et RASG-AFI/4***

1.10. La réunion a pris note avec satisfaction de l'examen détaillé et des mesures prises par l'ANC et le Conseil concernant le rapport des réunions APIRG/21 et RASG-AFI/4.

**APIRG/21**

1.11. Il a été rapporté que le Conseil avait pris note de certaines des questions clés dans la région, en particulier, l'augmentation constante du trafic dans les États à capacité de supervision de la sécurité faible à moyenne, l'insuffisance de coordination entre les États/fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), le manque d'intégration régionale effective et l'insuffisance de l'engagement politique et de ressources techniques/financières

1.12. Le Conseil a également pris note de l'amélioration de la participation et de la coordination résultant des réunions APIRG/RASG AFI dos à dos dans la Région AFI.

1.13. Le Conseil a également pris note des préoccupations de la Commission concernant le taux élevé de messages opérationnels manquants (plans de vol, OPMET, NOTAM) dans certains États et a demandé que des mesures spécifiques soient prises pour résoudre le problème. Il a convenu avec l'ANC que la surveillance des minima réduits de séparation verticale (RVSM) devrait être d'intérêt commun entre l'APIRG et le RASG AFI.

**RASG-AFI/4**

1.14. La Commission a noté que le taux d'accidents dans la région AFI était supérieur au taux mondial pour la période 2008-2015 mais inférieur à celui de 2016, et que l'accent était toujours placé sur la sécurité des pistes, LOC-I et les problèmes d'impact sans perte de contrôle (CFIT).

1.15. La commission a indiqué que la nécessité de certifier davantage d'aérodromes avait été identifiée comme représentant un défi permanent, tout comme la nécessité de s'atteler aux SSC restants dans deux États et de poursuivre la mise en œuvre des objectifs de sécurité régionaux.

1.16. 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 seront inclus dans la prochaine édition du GASP. Un modèle de plan devrait être en outre élaboré pour fournir aux États un modèle de référence.

## **POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION ENTRE LES PIRGs ET LES RASGs**

### ***Termes de Référence d'APIRG et du RASG-AFI***

2.1 La réunion a pris note avec intérêt des résultats de l'examen par le Conseil des Termes de Référence des PIRG et des RASG et a salué la structure fournie par les Termes de Référence génériques approuvés, recherchés par le Conseil pour améliorer la performance et les résultats attendus. Les principaux aspects des termes de référence génériques sont de clarifier les rôles des parties prenantes et promouvoir leur partenariat, harmoniser les méthodes de travail, promouvoir le partenariat et améliorer les rapports régionaux grâce à des réunions plus fréquentes. Il a été convenu que la possibilité d'élargir davantage les termes de référence génériques pour répondre aux besoins des régions garantira la flexibilité du travail.

2.2 La réunion a souligné la nécessité d'apporter des modifications corrélatives aux termes de référence révisés aux procédures des réunions APIRG et RASG-AFI figurant dans les manuels. Il a été convenu que cette action jettera les bases d'un modèle de réunion et de rapports plus efficace. Le secrétariat de l'OACI a été chargé de mettre à jour les manuels des PIRG et des RASG en priorité et de les distribuer aux participants pour la fin du mois de septembre 2019.

2.3 Concernant l'identification des termes de référence supplémentaires de l'APIRG et du RASG-AFI devant être approuvés par le Président du Conseil, il a été considéré que les termes génériques de référence couvrent de manière adéquate le programme de travail d'APIRG et du RASG-AFI pour le moment. La réunion a adopté la décision suivante :

### ***Décision 1/03 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Revue par le Conseil des termes de référence des PIRG et des RASG***

*Il a été décidé que :*

*Le Secrétariat prenne les mesures nécessaires pour mettre à jour les manuels et les procédures des réunions connexes d'APIRG et du RASG-AFI sur la base des termes de référence approuvés par le Conseil et qu'il les distribue aux participants avant le 30 septembre 2019.*

2.4 En ce qui concerne la nécessité pour les États de s'assurer de fournir un niveau d'appui suffisant et efficace, une expertise technique et une participation à leurs PIRG et RASG respectifs et à leurs organismes contributeurs, la réunion a convenu de la conclusion suivante :

***Conclusion 1/02 d'APIRG22 & RASG-AFI/5 : Examen par le Conseil des termes de référence des PIRG et des RASG***

*Il est conclu que :*

*Les États membres AFI soient encouragés à fournir le niveau nécessaire d'appui, d'expertise technique et de participation à l'APIRG et au RASG-AFI et à leurs organismes contributifs.*

2.5 La réunion a noté que, conformément aux termes de référence révisés, lorsqu'une PIRG ou un RASG ne se réunit pas pendant le cycle de rapport annuel du rapport consolidé sur les PIRG et les RASG au Conseil, le Secrétaire du groupe régional doit néanmoins rendre compte des progrès de la mise en œuvre ainsi que difficultés rencontrées, à inclure dans le rapport. Il a également été souligné que la Commission de navigation aérienne a estimé que certaines PIRG et RASG auraient intérêt à se réunir plus fréquemment, ce qui aurait un impact positif sur la mise en œuvre et la coordination régionale. Cela donnerait également lieu à des rapports régionaux plus fréquents et de manière plus opportune à l'ANC et au Conseil concernant l'identification et la résolution des problèmes.

***Décision 1/04 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Rapport annuel à l'ANC et au Conseil***

*Il est conclu que :*

*Pour faciliter les rapports opportuns à l'ANC et au Conseil concernant l'identification et la résolution des problèmes et pour améliorer l'impact sur la mise en œuvre et la coordination régionale, le Secrétariat envisage la possibilité de convoquer régulièrement des réunions d'APIRG et du RASG AFI.*

***Task Force conjointe de coordination d'APIRG/RASG-AFI***

2.6 La réunion a rappelé qu'en 2012, lors de la création du RASG-AFI, l'APIRG et le RASG-AFI ont reconnu la nécessité de mettre en place un mécanisme efficace permettant aux deux groupes de partager et de s'entendre sur les problèmes de chevauchement réels ou potentiels et les responsabilités en temps opportune ; et ont recommandé en conséquence que les deux groupes communiquent des informations sur les résultats de leurs réunions et activités afin de faciliter la coordination entre eux et entre leurs organes subsidiaires.

2.7 À cet effet, un groupe de travail mixte de coordination APIRG-RASG/AFI (ARC-TF) chargé de la coordination des activités de l'APIRG et du RASG-AFI a été créée en 2013 par la réunion RASG-AFI/3 réunion, avec des termes de référence assignés. Cependant, en approuvant les termes de référence de l'ARC-TF, la réunion APIRG/14 (2017) a demandé au Secrétariat de réexaminer et de réconcilier les besoins de toutes les parties prenantes concernant leur représentation et la composition de l'ARC-TF.

2.8 La réunion a approuvé une proposition du Secrétariat concernant la composition de l'ARC-TF qui comprend des représentants de l'APIRG, du RASG-AFI, de la CAFAC et du Secteur. La Décision suivante a été formulée :

***Décision 1/05 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Composition de l'ARC-TF***

*Il est décidé que les membres de l'ARC-TF comprennent des représentants des parties prenantes suivantes:*

- *l'APIRG*

- *le RASG-AFI<sup>1</sup>*
- *la CAFAC*
- *l'industrie, représentée par AIRBUS*

***Nota : Il peut être possible d'élire d'autres représentants de l'industrie en leur propre qualité.***

2.9 La réunion a également examiné la répartition des tâches et les domaines d'intérêt commun entre l'APIRG et le RASG-AFI tels que présentés par le Secrétariat, et elle a convenu de la décision suivante :

***Décision 1/06 d'APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Attribution de tâche et coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI***

*Il est décidé que, il soit demandé à l'Equipe de Travail de coordination APIRG/RASG-AFI (ARC-TF) de :*

- a) Examiner et évaluer l'attribution des activités entre l'APIRG et le RASG-AFI ;*
- b) Formuler les recommandations qui s'avèreraient nécessaires pour garantir l'harmonisation et éviter la duplication d'efforts, conformément aux termes de référence des deux groupes régionaux ; et*
- c) Déterminer les aspects spécifiques des activités communes identifiées et devant être coordonnées entre les deux groupes et avancer les propositions qui s'avèreraient nécessaires.*

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : ACTIVITES REGIONALES LIEES A L'APIRG, AU RASG-AFI ET AU PLAN AFI**

***Mise en œuvre des objectifs régionaux en matière de sécurité et de navigation aérienne ainsi que du Marché unique africain du transport aérien (SAATM), du Plan d'action prioritaire.***

3.1 La CAFAC a fait une présentation sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja tels que révisés, et du Plan d'action prioritaire pour la mise en œuvre du Marché unique africain du transport aérien (SAATM).

***Mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja révisés et des objectifs de navigation aérienne (AST)***

3.2 La réunion a noté que le rapport sur l'état d'avancement de l'application des normes AST 2018 avait été compilé par la CAFAC en utilisant les informations fournies par 20 États au moyen d'un questionnaire et de données supplémentaires produites par iSTARS de l'OACI. Le niveau moyen de conformité des 20 États interrogés était une mise en œuvre de 46,5 % des AST, ce qui est bien inférieur à l'objectif de 60 % fixé pour 2018. L'état d'atteinte des objectifs de sécurité et de navigation aérienne sur lesquels des informations ont été données figure à l'**Appendice 2B** du présent rapport.

---

<sup>1</sup> *Le RASG-AFI sera représenté par les États champions des Équipes d'appui à la sécurité, dirigés par le Premier Vice-président du Groupe.*

3.3 À la suite de discussions, la réunion a reconnu la nécessité d'un mécanisme permettant de traiter les insuffisances d'informations significatives identifiées afin de pouvoir produire des rapports exacts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre. Le mécanisme de surveillance promeut le concept d'automatisation des Systèmes de supervision de la sécurité des CAA, le partage de données sur la sécurité et charge la CAFAC de susciter la coopération de l'OACI afin d'établir d'autres méthodes viables pour une collecte, une analyse et un partage efficaces des données entre toutes les principales parties prenantes. Sur la base des renseignements sur la sécurité générés à partir de systèmes automatisés, l'OACI, les RSOO, la CAFAC et d'autres parties prenantes clés pourront identifier les lacunes de la mise en œuvre et pourront recommander des programmes d'assistance technique aux Etats qui en auront besoin. Pour l'année 2018, les défis identifiés se situent principalement dans la mise en œuvre des objectifs liés à l'ANS en raison du manque de ressources financières et humaines.

#### ***Plan d'action prioritaire pour la mise en œuvre du SAATM***

3.4 La réunion a été informée que, pour assurer une approche coordonnée de la mise en œuvre du SAATM, la CAFAC a adopté le Plan d'action prioritaire composé de six (6) piliers et a pris note des activités menées par la CAFAC dans le cadre de ces piliers, en particuliers ceux pertinents pour le travail d'APIRG et du RASG-AFI. La réunion a été informée que la Banque africaine de développement (BAD) a pris des dispositions pour entreprendre le Plan directeur des infrastructures continentales pour SAATM en coordination avec les parties prenantes et les partenaires.

3.5 Bien que plusieurs activités d'appui aient été menées à ce jour, il reste encore beaucoup plus à faire pour s'assurer que les États restants signent l'Engagement solennel et le Mémorandum d'intention (MoI) et que le plus haut niveau possible de mise en œuvre effective des systèmes de sécurité et de sûreté et de sécurité soit atteint dans la Région AFI.

#### ***Rapports sur les situations non satisfaisantes (UCR)***

3.6 Des retours d'informations de haut niveau ont été présentés à la réunion sur les résultats de la Seizième réunion du Groupe d'analyse des incidents des Services de la circulation aérienne (AIAG16) des Services de la circulation aérienne (ATS) pour l'Afrique-Océan Indien (AFI) qui a analysé le rapport AIRPROX et les rapports de sécurité aérienne connexes pour la période du 1er janvier au 31 décembre. La 16ème Réunion AIAG s'est tenue à Johannesburg les 6 et 7 mars 2019.

3.7 La réunion AIAG16 a analysé un total de 60 rapports de situations non satisfaisantes intervenues au cours de la période du 1er janvier 31 décembre 2018, reçues de 18 États de la Région AFI.

3.8 L'analyse a montré que 50 des 60 événements AIRPROX signalés se trouvaient dans la catégorie AIRPROX / alertes ACAS/TCAS / perte d'espacement / collisions quasi en vol (événements MAC) ou celle d'occurrences sur un aéroport impliquant la présence incorrecte d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne sur un la zone protégée d'une surface désignée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, où cette présence conduit une la collision potentielle avec un aéronef, au sol ou dans les airs (approche / décollage) (événements RI-VAP). La majorité des événements MAC / RI-VAP étaient classés à haut risque, tandis que 14% l'étaient à risque moyen. La classification du risque pour les 16 % restants d'événements MAC / RI-VAP n'a pas pu être déterminée.

3.9 La réunion a noté que l'analyse indiquait que, dans les 50 événements MAC / RI-VAP analysés, le minima de séparation a été compromis, mais rétabli dans le temps au moyen d'un ou de plusieurs des moyens suivants :

- a) Surveillance de la fréquence ATS par le pilote,
- b) TCAS TA/ Visuel,
- c) Intervention ATC,
- d) IFBP, et
- e) Indéterminé.

3.10 Les résultats et les tendances de l'AIAG au cours des 10 dernières années montrent une amélioration générale du nombre d'événements MAC / RI-VAP pour la région. La tendance n'est cependant pas assez forte pour atteindre l'objectif régional zéro AIRPROX d'ici à 2020.

3.11 Le rapport d'AIAG16 est consultable sur le site Web de l'OACI. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 1/03 d'APIRG22 & RASG-AFI5 : Mise en œuvre par les Etats des Recommandations de l'AIAG***

*Il est conclu que les Etats de l'AFI :*

- a) *Mettent en œuvre les recommandations spécifiques et générales d'AIAG16 aux Etats,*
- b) *S'engagent à :*
  - i) *Développer plus avant la culture de la sécurité (y compris la juste culture) dans la région à travers la mise en œuvre effective de leur PNS et de leur SGS*
  - ii) *Veiller à ce que les enquêtes sur les événements approfondissent tous les facteurs de causalité, trouver non seulement « ce qui » s'est passé mais, plus important encore, « pourquoi » cela s'est passé ;*
  - iii) *Soumettre au Secrétaire de l'AIAG des rapports d'enquête détaillés, y compris tous les facteurs de causalité (sur « quoi » et « pourquoi »), les mesures correctives et préventives ; et*
  - iv) *Faire des efforts concertés pour mettre en place une coordination et une coopération civils-militaires plus efficaces dans le but d'améliorer à la fois la sécurité et l'efficacité dans la région.*

***Sécurité et efficacité des opérations dans l'espace aérien AFI - Rapport de l'Agence régionale de surveillance AFI (ARMA) sur la sécurité de l'espace aérien RVSM***

3.12 L'Agence de surveillance RVSM AFI a présenté les objectifs de la Politique de sécurité RVSM de l'AFI, à savoir une évaluation technique du risque de collision verticale, mesuré par rapport à un niveau cible de sécurité (TLS) de  $2,5 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol et une évaluation du risque total de collision verticale, mesuré par rapport à un TLS de  $5 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol. Les évaluations technique et totale du risque de collision verticale sont basées sur les données et les informations dégagées des opérations RVSM AFI durant l'année civile 2017, telles que collectées et collationnées par l'ARMA.

3.13 La réunion a noté que le CRA 12 2017 a estimé le risque technique de collision verticale à  $1,2 \times 10^{-10}$  accidents mortels par heure de vol, soit approximativement un facteur 20 fois moins important que le TLS vertical technique. Cette estimation était inférieure à sa contrepartie du CRA 11 de 2016. La diminution était essentiellement imputable à la diminution de l'estimation de la probabilité du paramètre d'empiètement vertical, du modèle technique de risque de collision verticale. La diminution de l'estimation de la probabilité d'empiètement vertical devrait s'inscrire dans l'écart des données de surveillance de la tenue d'altitude utilisées pour estimer cette probabilité.

3.14 La réunion a également noté que l'estimation du risque de collision verticale total du CRA 12 2017 était de  $58,6 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol. Cette estimation était approximativement 1,6 fois plus importante que sa contrepartie du CRA 11 de 2016. L'augmentation de l'estimation du CRA 12 2017 du risque de collision verticale total représentait l'effet combiné des augmentations des probabilités d'empiètement vertical en raison des croisements inappropriés des niveaux de vol et de vols à de mauvais niveaux de vol.

3.15 La réunion a reconnu que plusieurs autres facteurs restants nécessitant une estimation du risque de collision verticale total doivent être traités avec prudence. A ce titre, l'estimation risque plus probablement d'être affectée par une sous-déclaration d'événements verticaux impliquant d'importants écarts d'altitude. Les efforts doivent être poursuivis pour ramener le risque vertical total en-deçà du TLS vertical total et pour améliorer la poursuite de déclarations d'événements dans la région AFI. La sécurité du système RVSM doit être favorisée à chaque occasion possible afin de toucher tous ceux qui jouent un rôle dans ce système : les exploitants d'aéronefs, les organisations de maintenance, les CAA et les ANSP.

3.16 La réunion a donc examiné les moyens de réduire le niveau de sécurité souhaité dans la région AFI, y compris mais sans s'y limiter, la mise en œuvre et l'utilisation des Procédures stratégiques de compensation latérale (SLOP) de l'OACI, la limitation des autorisations d'opérer dans l'espace aérien RVSM réservées aux seuls aéronefs approuvés, la soumission régulière et opportune de données et des approbations RVSM à l'ARMA, surveillance de l'altitude des aéronefs et les rapports des grands écarts d'altitude. L'**Appendice X** du présent rapport présente l'évolution de l'évaluation du risque global de collision dans la Région AFI du CRA/01 2006 au CRA/12 2017<0}. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 1/04 APIRG/22 & RASG-AFI/5 : Surveillance de l'espace aérien RVSM***

*Il est conclu que les Etats de l'AFI :*

- a) Soumettent tous les mois des données RVSM au bureau de l'ARMA ;*
- b) Encouragent les compagnies aériennes et les exploitants à surveiller périodiquement l'altitude de leurs aéronefs approuvés RVSM ; et*
- c) Mettent en œuvre des Procédures stratégiques de compensation latérale et d'autres mesures recommandées afin de réduire le niveau cible de sécurité (TLS) dans la région AFI.*

***Mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)***

3.17 La réunion a convenu de renvoyer les discussions sur les ASBU à la réunion APIRG/22.

### ***Gestion de l'information aéronautique (AIM)***

3.18 La réunion a été informée que la 22<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage du Plan de l'AFI (Kampala, Ouganda, 15 mai 2019) a approuvé un Projet AIM destiné à appuyer les Etats à faire avancer le système de gestion de la qualité (QMS) dans un environnement AIM numérique/électronique par l'établissement d'une « Go-Team AIM pour la Région AFI ». Le projet a été élaboré sur la base d'une analyse de Questions du protocole (PQ) de l'USOAP pour la Région Afrique indiquant que le taux de mise en œuvre effective d'une QMS correctement organisée, telle qu'appliquée aux processus AIS n'est que de 33 %. Une condition pré-requis importante pour que les Etats opèrent effectivement une transition de l'AIS à l'AIM est de garantir que des mesures de qualité soient en place.

3.19 Le premier objectif du concept Go-Team AIM est d'amener les Etats à un stade de bonne mise en œuvre par un processus standard incluant :

- a) L'engagement auprès des Etats de l'AFI recevant une assistance ;
- b) Une analyse approfondie des goulots d'étranglement dans leur mise en œuvre ;
- c) La fourniture de conseils personnalisés pour relever ces défis ;
- d) L'identification d'actions de suivi ; et
- e) Le suivi de l'exécution de ces actions de suivi par des Indicateurs clés de performance (KPI) spécifiques.

3.20 La Go-Team AIM sera composée d'Experts techniques du Siège de l'OACI et de Responsables régionaux concernés, des Points focaux des États bénéficiaires et d'organisations/États partenaires. La Conclusion suivante a été formulée :

#### ***Conclusion 1/05 d'APIRG22 & RASG-AFI/5 : Mise en œuvre du Projet AIM du Plan AFI***

*Il est conclu que les Etats/ANSP de l'AFI :*

- a) *Prendent avantage et/ou soutiennent le projet de Plan de l'AFI de création d'une Go-Team AIM afin d'assurer la mise en œuvre effective de systèmes correctement organisés de gestion de la qualité (QMS) dans la Région AFI ; et*
- b) *Élaborent des Plans d'action détaillés et assortis de délais précis de mise en œuvre de l'AIM sur la base des recommandations de Go-Team AIM et facilitent les actions de suivi devant être menées par l'Equipe d'intervention rapide.*

### ***Systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS)***

3.21 La réunion n'a pas discuté de l'UAS.

#### ***Résultats de la 22<sup>ème</sup> Réunion du Comité de Pilotage du Plan de l'AFI***

3.22 Les résultats de la 22<sup>ème</sup> Réunion du Comité de pilotage du plan AFI ont été présentés à la réunion (Kampala, Ouganda, 15 mai 2019). Le Comité de Pilotage s'est particulièrement concentré sur les points suivants

- a) Atteinte de 60 % d'EI par les États AFI ;
- b) Résolution de SSC ;
- c) Évaluation des progrès de la mise en œuvre des projets du Plan AFI ;

- d) Analyse des écarts en infrastructures de l'aviation en Afrique ; et
- e) Mise en œuvre du Programme de travail de 2018 et des activités de formation.

3.23 La présentation a montré les progrès accomplis dans l'amélioration de la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, la résolution de Préoccupations Graves de sécurité et la réduction progressive du nombre d'accidents dans la région AFI, dans le cadre des objectifs de sécurité d'Abuja (2012).

3.24 La réunion a pris note que l'analyse des écarts en infrastructures de l'aviation en Afrique a été effectuée en réponse à la Décision C-DEC 24/7 du Conseil de l'OACI sur la mise en œuvre de la Déclaration et du Cadre d'un Plan d'action pour le développement des Infrastructures de l'aviation en Afrique et à la demande du Comité de Pilotage du Plan AFI. L'exercice d'analyse des écarts qui couvrait les aéroports, les services de navigation aérienne, la capacité et l'équipement de la flotte d'aéronefs a été coordonné par le Secrétariat du Plan AFI et son résultat a été validé par un atelier tenu à Abuja (Nigéria) du 19 au 21 mars 2019. Il a été examiné par le 22ème Réunion du Comité de Pilotage du plan AFI le 15 mai 2019, et réexaminé et approuvé par le Conseil lors de sa 217ème Session, le 12 juin 2019.

3.25 La réunion a reconnu et encouragé les efforts entrepris par l'OACI à travers le programme du Plan AFI visant à améliorer progressivement la sécurité en Afrique. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 1/06 d'APIRG22 & RASG-AFI/5 : Mise en œuvre des Décisions et des Recommandations de la 22ème réunion du Comité de pilotage du Plan AFI (SC/22 Plan AFI)***

*Il a été conclu que :*

*Les Etats de l'AFI :*

- a) *Maintiennent leur plein engagement à soutenir la mise en œuvre du Plan AFI et de ses objectifs, notamment les Décisions et les Recommandations de la réunion SC/22 du Plan AFI ; et*
- b) *Examinent et prennent en considération les différentes Décisions et Recommandations de la réunion SC/22 du Plan AFI, notamment les recommandations relatives à l'analyse des écarts des infrastructures de l'aviation en vue de les intégrer ou de les aligner sur les activités pertinentes des programmes de travail d'APIRG et du RASG-AFI.*

**PARTIE III :**

**GROUPE REGIONAL DE SECURITE AERIENNE  
DE LA REGION AFI (RASG-AFI/5)**

### ***Examen et adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion***

La réunion a adopté son ordre du jour et son programme de travail tels qu'indiqués à l'**Appendice 3A** au présent rapport.

### ***Election du Bureau du RASG-AFI (Président et Vice-présidents)***

Le Président du RASG-AFI, M. Levers Mabaso, a présidé les délibérations de ce point de l'ordre du jour. Compte tenu du fait que le mandat du Bureau en cours du RASG-AFI expirerait en octobre 2019, il fallait élire les membres du nouveau bureau (composé du Président et de trois Vice-présidents) qui dirigera les activités du Groupe jusqu'en 2021. La réunion a reconnu les réalisations du Groupe et a remercié les membres sortants du Bureau pour le leadership dont ils ont fait preuve au cours de leur mandat. La réunion a ensuite élu le nouveau Bureau comme suit :

<b><i>Président :</i></b>	<i>Capitaine Gilbert Kibe, Directeur Général, CAA du Kenya</i>
<b><i>Premier Vice-président :</i></b>	<i>Colonel Dokisime Gnana Latta, Directeur Général, CAA du Togo</i>
<b><i>Deuxième Vice-président :</i></b>	<i>M. Moses Tiffa Baio, Directeur Général, CAA de Sierra Leone</i>
<b><i>Troisième Vice-président :</i></b>	<i>M. Kawai Blessing, IATA, Directeur adjoint Afrique, Sécurité et Opérations</i>

### ***Décision 5/01 de RASG-AFI/5 : Election du Bureau du RASG-AFI (Président et Vice-Présidents)***

*Il a été décidé que :*

*Les Responsables élus du Bureau, conformément aux dispositions du Manuel de procédures du RASG-AFI, exercent un mandat devant arriver à expiration à la fin de la réunion annuelle du Groupe en 2021.*

## **DISCUSSIONS SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR**

### **POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS DE RASG-AFI/4**

1.1. L'état de la mise en œuvre des onze (11) Conclusions et des onze (11) Décisions adoptées par la Quatrième Réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien, (RASG-AFI/4), tenue à Nairobi, Kenya, en octobre 2017, a été présenté par le Secrétariat. Bien que des progrès aient été réalisés dans la mise en œuvre des activités (4 Conclusions et 9 Décisions accomplies), il a été noté que certaines des activités sont de nature continue et leur état de mise en œuvre est donc toujours en cours. La Décision suivante a été formulée :

### ***Décision 5/02 de RASG-AFI/5 : Etat de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de RASG-AFI/4 (à l'exclusion des domaines communs avec l'APIRG)***

*Il a été décidé que :*

- a) L'équipe d'appui à la sécurité SSC accorde une attention particulière à la résolution du seul SSC existant dans la région (en Érythrée) avant le 31 décembre*

*2019 de manière urgente ; La réunion a appelé à une intervention de haut niveau de l'OACI et d'autres parties prenantes pour faire participer les autorités de l'État, dans le cadre des efforts visant à résoudre le SSC ; et*

- b) En ce qui concerne les activités indiquées comme étant en cours, le Secrétariat indique le niveau réel de mise en œuvre de l'activité et pas seulement « en cours » et reporte à un futur Programme de travail les points qui le nécessitent.*

## **POINTS 2 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORTS SUR LES ACTIVITES DU RASG-AFI**

2.1. Des mises à jour sur l'état de mise en œuvre des activités du RASG-AFI et de ses organes subsidiaires ont été présentées au Groupe par les États champions respectifs et par le Secrétariat en l'absence de l'État champion. Le RASG-AFI a établi quatre Équipes d'appui à la sécurité (SST), en tant qu'organes subsidiaires, aux fins de répondre aux défis immédiats posés à la Région AFI en termes de sécurité dans la région en facilitant et en appuyant le développement, la priorisation et la mise en œuvre d'initiatives de renforcement de la sécurité. Les SST comprennent les préoccupations graves en matière de sécurité (SSC) ; les Principes fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) ; les enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs (AIG) ; et les nouveaux problèmes de sécurité liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I), à l'impact sans perte de contrôle (CFIT), à la sécurité des pistes (RS) et à la gestion des informations aéronautiques (AIM).

2.2. Le comité de pilotage RASG-AFI (RASC) supervise et fournit des orientations aux SST dans leurs efforts pour d'élaboration de stratégies d'atténuation, qui incluent la collecte et le traitement de données et d'informations sur la sécurité, conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Suite aux rapports, le Groupe a établi les Décisions et les Conclusions suivantes :

### ***Décision 5/03 de RASG-AFI/5 : Equipe d'appui à la sécurité – Préoccupations Graves de Sécurités (SST –SSC)***

*Il est décidé que :*

*Le Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC), par le biais de la SST-SSC, en collaboration avec l'OACI, les Etats et d'autres partenaires pertinents, tels que la CAFAC, les COSCAP/RSSO et l'industrie :*

- a) maintienne et intensifie l'assistance technique fournie à l'Érythrée pour résoudre le SSC en souffrance d'ici à la fin de 2019 ;*
- b) dresse un profil permanent de tous les États afin d'identifier de manière proactive les pays ayant des SSC latents ou potentiels et qu'il prévienne, résolve ou atténue les risques de sécurité associés ;*
- c) Maintienne et intensifie la mise à disposition de ressources financières par le biais des Fonds du plan AFI, et d'autres partenaires au développement pour faire progresser les travaux de la SST-SSC.*

### ***Décision 5/04 de RASG-AFI/5 : Equipe d'appui à la sécurité - Fondamentaux de la supervision de la Sécurité (SST-FSO)***

*Il est décidé que :*

*Le Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC), en collaboration avec l'OACI,*

*les Etats et d'autres partenaires pertinents, tels que la CAFAC, les COS-CAP/RSOO et l'Industrie :*

- a) Dresse le profil de tous les États afin d'identifier ceux dont les EI sont faibles et ceux qui n'ont pas encore fait l'objet d'un audit en vertu de l'USOAP pour identifier les lacunes latentes ou évidentes en matière de sécurité et leur fournisse une assistance adaptée pour résoudre ou atténuer les risques de sécurité associés ; et*
- b) Maintienne et intensifie la mise à disposition de ressources financières par le biais des Fonds du plan AFI, et d'autres partenaires au développement pour faire progresser les travaux de la SST-SSC.*

***Décision 5/05 de RASG-AFI/5 : Equipe d'appui à la sécurité – Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs (SST-AIG)***

*Il est décidé que :*

*Le Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC), en collaboration avec l'OACI, les Etats et d'autres partenaires pertinents, tels que la CAFAC, les COS-CAP/RSOO et l'industrie, prête assistance aux Etats en vue de l'établissement et de la mise en place de systèmes indépendants et efficaces d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs par :*

- a) L'établissement d'un cadre législatif efficace ;*
- b) La mise en place de mécanismes, tels que des protocoles d'accord, avec d'autres entités pertinentes, notamment d'autres Etats et autorités judiciaires ; et*
- c) Le renforcement des capacités sous forme d'enquêteurs formés et qualifiés en fournissant des bourses d'études et des bourses comme moyen de mettre en œuvre des programmes efficaces de formation.*

***Conclusion 5/02 de RASG-AFI/5 : Equipe d'appui à la sécurité – Problèmes de sécurité émergents (SST-ESI), Perte de***

*Il est conclu que :*

- a) Les États soient instamment priés de faire un rapport sur les progrès réalisés à leur niveau dans la mise en œuvre du Plan d'action de 5 ans de LOC-I.*
- b) Les États, les organisations et le secteur répondent au sondage en ligne sur LOC-I afin de rendre compte de manière adéquate des progrès réalisés dans la région et de partager les données de sécurité relatives à LOC-I ;*
- c) Les États, les organisations, les exploitants aériens et les organismes de formation désignent des experts, avant le 31 octobre 2019 et participent activement aux activités du Groupe d'experts principal sur LOC-I et UPRT ;*
- d) La SST-ESI améliore en permanence les éléments indicatifs du modèle RASG-AFI ; et*
- e) Les États, les organisations, les exploitants aériens et les organismes de formation participent au prochain atelier qui devrait avoir lieu au Nigeria en novembre 2019.*

2.3. La réunion a reconnu et salué le travail considérable accompli par l'ASRT pour produire la 5ème édition du Rapport annuel sur la sécurité RASG-AFI et approuvé en principe les recommandations qui y sont contenues. La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 5/02 de RASG-AFI/5 : Activités et Recommandations de l'Equipe du Rapport annuel sur la sécurité (ASRT) du RASG-AFI**

*Il est conclu que :*

- a) *Les membres du RASG-AFI apportent des commentaires sur le Rapport annuel sur la sécurité afin d'en améliorer encore la qualité en prenant en compte la résolution des problèmes de sécurité de la région ;*
- b) *Les éditions suivantes du rapport traitent de l'impact des équipes de sécurité des pistes dans leur traitement des accidents et des incidents liés aux pistes;*
- c) *Le Comité de pilotage du RASG-AFI fasse tout son possible pour conduire en temps voulu la mise en œuvre des recommandations dans le Rapport annuel sur la sécurité et qu'il participe en apportant des contributions d'autres Equipes de soutien à la sécurité.*

2.4. Conformément à la Décision 3/15 de RASG-AFI/3 sur la création d'une Equipe de Travail mixte de coordination, en tant qu'organe subsidiaire d'APIRG et du RASG-AFI et destinée à renforcer et à traiter les besoins de coordination des deux Groupes, le Groupe a décidé de désigner des représentants à cette Equipe,

**Décision 5/06 de RASG-AFI/5 : Composition de la L'Equipe de Travail de coordination d'APIRG/RASG-AFI(ARC-TF)**

*Il est décidé que :*

*Compte tenu des besoins de toutes les parties prenantes, la représentation et la composition, L'Equipe de Travail de coordination d'APIRG/RASG-AFI (ARC-TF) seront telles qu'indiquées ci-dessous :*

- Président :** Colonel Dokisime Gnama Latta,  
(Premier Vice-président du RASG-AFI),  
Directeur Général, CAA du Togo
- Membres :** Champions et Co-Champions des Equipes d'appui à la sécurité  
(Ghana/Afrique du Sud, Sénégal/Ouganda, Ethiopie/Cabo Verde, Kenya/ASECNA), AIRBUS représentant l'industrie)

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB) » DE L'OACI**

3.1 Une mise à jour des activités et des projets du plan AFI a été présentée à la réunion, notamment sur la mise en œuvre de Programmes nationaux de sécurité (PNS), la certification d'aérodromes et les principes fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO). La réunion a, en outre, été informée de l'impact des missions d'assistance ROST de l'OACI et a demandé la participation active des parties prenantes concernées afin d'améliorer la coordination et l'efficacité. La réunion a également reçu des présentations de partenaires de la sécurité, notamment de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), de l'Agence de surveillance de la sécurité de l'aviation civile (CASSOA), de l'Association des organisations africaines de formation à l'aviation (AATO) et de l'Administration fédérale de l'aviation du Gouvernement fédéral des États-Unis (US FAA).

3.2 La réunion a été informée de l'état de mise en œuvre du Projet de certification d'aérodromes, appuyé par le Plan de l'AFI, pour aider les Etats à certifier leurs aérodromes internationaux. Fin juillet 2019, douze (12) aéroports sur vingt-quatre (24) assistés par le Projet étaient certifiés ; et le pourcentage d'États ayant développé des capacités de certification d'aérodromes était de 45,83 %. La réunion a pris note que les principaux défis posés à la mise en œuvre du projet portent sur la résolution des carences constatées dans les aéroports. Cela nécessite des ressources (indisponibles dans certains cas) et l'engagement des CAA et de la Direction des exploitants d'aéroports. La réunion a également pris note du manque de personnel technique formé au niveau des CAA et des exploitants d'aéroports.

3.3 Fin juillet 2019, 24,83 % des aérodromes de la région AFI étaient certifiés. Cela a été impacté par d'autres d'aérodromes internationaux supplémentaires publiés par les États. En fait, de nombreux aérodromes internationaux publiés dans l'eANP ne sont ni utilisés pour des opérations internationales, ni conformes aux SARP pertinentes. La réunion a salué les progrès et les efforts déployés dans le projet de certification des aérodromes, tout en encourageant États à poursuivre sa mise en œuvre.

Au vu de ce qui précède, les Conclusions suivantes ont été formulées :

***Conclusion 5/03 de RASG-AFI/5 : Mise en œuvre de Programmes nationaux de sécurité (PNS) et Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)***

*Il est conclu que les États,*

- a) Poursuivent leurs efforts pour établir et mettre en œuvre le Programme national de sécurité (PNS), avec l'appui de l'OACI par l'intermédiaire du Projet SSP du plan AFI, conformément aux dispositions du GASP, de l'Annexe 19 et conformément aux pertinents objectifs révisés d'Abuja; et*
- b) Les organisations régionales et internationales soient invités à partager les outils et les exemples soutenant la mise en œuvre effective du Programme national de la sécurité (PNS) et du Système de gestion de la sécurité (SGS) à prendre en considération pour l'établissement d'une base de données régionale sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité à être postée sur le site Web de l'OACI.*

***Conclusion 5/04 de RASG-AFI/5 : Mise en œuvre du projet de certification d'aérodromes***

*Il est conclu que les États,*

- a) Identifiés pour bénéficier d'une assistance dans le cadre du projet de certification d'aérodromes du Plan AFI et progressant lentement, soient instamment priés de réengager leurs Autorités de l'aviation civile et les exploitants d'aéroports dans le projet en mettant en œuvre leurs plans d'action, y compris la résolution des carences dans les aéroports ;*
- b) Qui ont passé avec succès la certification de l'aérodrome principal dans le cadre du Projet soient encouragés à poursuivre la certification de leurs autres aérodromes ;*
- c) Et que les exploitants d'aéroports recrutent, forment et fidélisent le personnel technique adéquate ; et*
- d) Examinent et modifient, si nécessaire, les informations relatives à leurs aérodromes, publiées dans l'eANP pour qu'elles reflètent l'état actuel*

*de leurs exploitations (c'est-à-dire internationale ou nationale) au 31 décembre 2019.*

***Conclusion 5/05 de RASG-AFI/5 : Principes fondamentaux du Projet de supervision de la sécurité (FSO)***

*Il est conclu que :*

*le plan AFI maintienne et intensifie la mise à disposition de ressources financières pour faire avancer les travaux du Projet FSO dans ses efforts visant à aider des États ayant de faibles EI (moins de 40 %) et ceux qui n'ont pas encore été audités dans le cadre de l'USOAP CMA afin d'établir ou d'améliorer les principes fondamentaux d'un système efficace de supervision de la sécurité.*

***Conclusion 5/06 de RASG-AFI/5 : Missions d'assistance, coordination, efficacité et impact des Equipes de sécurité des Bureaux régionaux (ROST)***

*Il est conclu que :*

*L'OACI, à travers le Plan AFI et des partenaires au développement, maintienne et apporte l'appui nécessaire aux États AFI dans leurs efforts d'amélioration de leurs systèmes de supervision de la sécurité par la conduite de missions d'assistance ROST.*

**Initiatives de sécurité d'États, d'organisations régionales, industrie et de partenaires**

***Outils de supervision de la sécurité de l'aviation et leur pertinence dans la mise en œuvre de programmes régionaux de sécurité***

3.4 Après avoir reconnu que les outils de supervision de la sécurité aérienne occupent une place importante dans la famille des outils informatiques, compte tenu de leur pertinence pour le secteur de l'aviation, en particulier pour soutenir les capacités réglementaires des autorités de l'aviation civile en facilitant le contrôle en douceur du système de l'aviation des États, la réunion a été informée d'un certain nombre d'outils de supervision de la sécurité développés par BAGASOO et des avantages des outils de sécurité aérienne comme moyen de mettre en œuvre les programmes régionaux de sécurité. La Conclusion suivante a été formulée en conséquence :

***Conclusion 5/07 de RASG-AFI/5 : Outils de supervision de la sécurité de l'aviation et leur pertinence dans la mise en œuvre de programmes régionaux de sécurité.***

*Il est conclu que :*

- a) Le Comité de pilotage du RASG-AFI formule et mettent en œuvre des programmes et des initiatives qui favorisent de forts intérêts des États et oriente les efforts vers l'utilisation d'outils de supervision de la sécurité au lieu de systèmes gérés manuellement ;*
- b) Les RSOO et les COSCAP de l'AFI envisagent de s'associer à BAGASOO pour promouvoir l'utilisation d'outils de sécurité fournis par les États de leurs régions respectives ; et*
- c) Les États envisagent d'utiliser des outils de supervision de la sécurité pour la mise en œuvre de leurs processus et activités de supervision de la sécurité.*

***Statut et progrès de la mise en œuvre du système de délivrance de communes licences au personnel (PEL)***

3.5 La réunion a été informée de l'état de la mise en œuvre de l'amendement 174 de l'Annexe 1 de l'OACI qui décrit le mécanisme permettant à un groupe d'États parties à un accord formel au titre du système commun de licences pour valider automatiquement les licences du personnel. Dans la région AFI, les États de l'Afrique Orientale, par l'intermédiaire de l'Organisation régionale de supervision de la sécurité, EAC-CASSOA, ont progressé en établissant un cadre pour la mise en œuvre du mécanisme visant principalement à améliorer l'acceptation mutuelle et la mobilité du personnel autorisé au niveau régional. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 5/08 de RASG-AFI/5 : Statut et progrès de la mise en œuvre du système PEL commun***

*Il est conclu que :*

*Les États et les RSOO envisagent de mettre en œuvre la validation automatique des systèmes de licences au personnel afin d'améliorer la mobilité du personnel aéronautique autorisé.*

***Conclusion 5/09 de RASG-AFI/5 : Statut et progrès de la mise en œuvre du système PEL commun***

*Il est conclu que :*

*L'OACI élabore le matériel d'orientation technique nécessaire et dispense des formations et une expertise aux États et aux RSOO pour assurer la mise en œuvre effective de la validation automatique des systèmes de licence.*

***Harmonisation de la formation en aviation en Afrique***

3.6 La réunion a rappelé les discussions de la 14<sup>ème</sup> réunion du Comité de pilotage (SC) du Plan AFI, (Montréal, Canada, 24 octobre 2014) sur des questions liées à la formation aéronautique en Afrique. Lors de cette réunion, le Comité de pilotage a considéré que le manque d'informations sur l'inventaire des besoins en formation et les cours disponibles constituait l'un des principaux défis dans la région et il a recommandé en conséquence que l'Association africaine des organismes de formation en aviation (AATO), en collaboration avec le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) de l'OACI et des partenaires, analyse les besoins en formation et élabore un projet de Feuille de route des besoins en formation.

3.7 La réunion a pris note avec satisfaction des mesures prises par l'AATO pour développer et renforcer le contenu de la feuille de route, notamment les étapes clés telles que la réalisation de deux enquêtes sur les besoins de formation en 2014 et 2015, les réunions de parties prenantes en avril 2017 (Addis-Abeba) et en décembre 2018 (Doha) et les rapports continus au Comité de pilotage du Plan AFI sur les progrès réalisés. La réunion a été informée que la Feuille de route finale de formation en aviation, intégrant des conseils et des contributions de parties prenantes, a été présentée et approuvée par la Vingt-deuxième réunion du Comité de pilotage du Plan AFI tenue à Kampala, Ouganda, le 15 mai 2019. La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 5/10 de RASG-AFI/5 : Harmonisation de la formation en Afrique : Feuille de route de formation**

*Il est conclu que :*

- a) *Les États et les parties prenantes, telles que les Institutions de formation de l'aviation, les partenaires de l'industrie, etc. continuent à donner des informations sur la formation pour l'amélioration continue de la Feuille de route de la formation de l'aviation en Afrique ; et*
- b) *Les États et les partenaires au développement apportent un soutien technique et financier aux projets, aux programmes et aux activités liées à la Feuille de route de l'AATO.*

**POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES**

4.1 La réunion a examiné et approuvé le programme de travail et les activités proposés pour 2020 pour le RASG-AFI et ses organes subsidiaires, tels qu'ils figurent à l'**Appendice 3B** du présent rapport et formulé la Décision suivante :

**Décision 5/07 de RASG-AFI/5 : Examen et approbation du Programme de travail du RASG-AFI pour 2020**

*Il est décidé que :*

- a) *le Groupe approuve le Programme de travail et les activités proposés pour 2020 pour le RASG-AFI et ses organes subsidiaires et charge L'Equipe de Travail de coordination APIRG/RASG-AFI de coordonner avec APIRG/22 avant le 31 août 2020 au plus tard et d'intégrer toutes les activités du RASG-AFI pertinentes et applicable ;*
- b) *L'Equipe de Travail de coordination APIRG/RASG-AFI examine les termes de référence révisés d'APIRG et du RASG-AFI afin d'être alignés sur les recommandations de l'ANC et qu'elle soumette son rapport à la RASC et à l'APCC pour examen et approbation avant le 31 mars 2020 au plus tard.*

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

***Viabilité des programmes et des activités du RASG-G-AFI***

5.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a prié le Groupe de commencer à rechercher des sources durables de financement pour ses programmes et ses activités en interne et de ne pas toujours compter sur des sources extérieures.

***Mandat ADS-B de la FAA des États-Unis***

5.2 La question de l'ADS-B devenant obligatoire en 2020 pour les aéronefs opérant aux États Unis d'Amérique a été discutée à la réunion et la Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 5/11 de RASG-AFI/5 : Operations vers des destinations où l'ADS-B est obligatoire**

*Il est conclu que les États s'assurent que leurs exploitants aériens respectent les exigences de l'ADS-B avant l'exploitation vers des destinations où il est obligatoire.*

**PARTIE IV :**

**VINGT-DEUXIEME REUNION DUGROUPE RE-  
GIONAL AFRIQUE – OCEAN INDIEN DE PLA-  
NIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE  
(APIRG/22)**

### ***Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion***

L'ordre du jour adopté par la réunion figure à l'**Appendice 4A** au présent rapport.

### **POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/21**

#### ***Examen des mesures prises par l'ANC et le Conseil à la suite du rapport d'APIRG/21***

1.1. Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné les mesures prises par la Commission de navigation aérienne (ANC) et le Conseil de l'OACI sur le rapport de la réunion APIRG/21 présenté lors de la réunion APIRG/22 et la Session conjointe RASG-AFI/5.

#### ***Examen des mesures prises par l'APCC à la suite du rapport d'APIRG/21***

1.2. La réunion a examiné les actions menées par le Comité de coordination du projet APIRG (APCC) pour suivre la mise en œuvre des résultats d'APIRG/21. À cet égard, il a été signalé que l'APCC a tenu sa troisième réunion à Dakar, au Sénégal, les 17 et 18 décembre 2018, dans le but de passer en revue les actions de suivi menées par les sous-groupes AAO et IIM de l'APIRG.

1.3. La réunion a été informée des résultats de la quatrième réunion de l'APCC, tenue à Nairobi, Kenya, les 24 et 25 juin 2019, qui a examiné et adopté le rapport de la troisième réunion APCC/3 qui était consacrée aux préparatifs de la réunion APIRG/22. Il a été signalé que la réunion avait également convenu de donner une brève mise à jour des informations contenues dans les rapports des sous-groupes à la fin de leur présentation à la réunion de l'APIRG.

#### ***Etat de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'APIRG/21***

1.4. La réunion a examiné l'état de mise en œuvre des 28 conclusions et 10 décisions adoptées par la vingt et unième réunion d'APIRG, tenue à Nairobi, Kenya, du 9 au 11 octobre 2017. La réunion a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces différentes Conclusions et Décisions au niveau régional, comme l'ont observé les réunions des sous-groupes AAO et IIM tenues respectivement en mai et juillet 2018.

1.5. La réunion a reconnu que, pour permettre à l'APIRG de rapporter de manière efficace et opportune, il était nécessaire que les États améliorent le niveau d'information fourni aux Bureaux régionaux ESAF et WACAF concernant l'état de leur mise en œuvre.

1.6. Au cours de l'examen, et lorsque des informations ont été rendues disponibles, des contraintes à la mise en œuvre ont été identifiées et indiquées, ainsi que certains des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG, telles que, sans toutefois s'y limiter :

- a) L'inadéquation ou le manque de ressources financières et d'engagement de haut niveau dans l'aviation ;
- b) Le manque d'expertise au sein des AACs et des ANSPs pour mettre en œuvre, suivre ou apporter des retours d'information sur les activités de l'APIRG, incluant les décisions, les recommandations et la mise en œuvre et des Projets.

- c) L'inefficacité des mécanismes et de la participation pour coordonner et soutenir la mise en œuvre des conclusions, décisions et Projets de l'APIRG.
- d) La faible efficacité de la supervision de la sécurité dans certains États au niveau des organismes de régulation
- e) Faible reporting sur la mise en œuvre des recommandations, des décisions et des Projets de l'APIRG.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/01 d'APIRG/22 : Mise en œuvre effective des projets régionaux ANS de l'AFI***

*Il est conclu que, pour assurer la mise en œuvre efficace et efficiente des projets de l'APIRG, les États et l'industrie :*

- a) *Mobilisent les ressources et les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des décisions et des conclusions d'APIRG ;*
- b) *Participent efficacement aux projets de l'AFI, y compris ceux liés aux décisions et aux conclusions d'APIRG ;*
- c) *Renforcent l'effectivité et l'efficacité des projets liés à l'ANS, comme mais sans s'y limiter, le Programme de procédures de planification des vols en Afrique (AFPP) et le mécanisme d'examen par les pairs de l'ANSP.*

1.7. La réunion a noté qu'alors que certains États ont progressé en mettant en place des mécanismes et des mesures pour donner suite aux Conclusions et aux Décisions, certains États continuent à ne pas donner d'informations sur leur statut actuel. Les administrations et les organisations ont donc été invitées à fournir régulièrement au Secrétariat de l'OACI les informations requises sur l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'APIRG afin d'évaluer les progrès accomplis dans le renforcement du système de navigation aérienne et à en faire rapport comme requis par l'APIRG.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/02 d'APIRG/22 : Rapports réguliers et opportuns sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'APIRG***

*Il est conclu que, pour renforcer le système de compte rendu de la navigation aérienne de l'AFI, les administrations/organisations :*

- a) *Etablissent des mécanismes internes au sein des organisations de l'aviation pour faciliter la collecte d'informations sur l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'APIRG dans tous les domaines applicables dans les Formulaires de rapport sur la navigation aérienne (ANRF) ;*
- b) *Fournissent régulièrement au Secrétariat de l'OACI et à toutes les parties concernées les informations requises sur l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions aux fins d'évaluation des progrès accomplis dans le renforcement du système de navigation aérienne et de permettre à l'OACI de rapporter à l'APIRG;*
- c) *Signalent en temps opportun les incidents et alimenter en permanence la base de données sur les carences de la navigation aérienne de l'AFI (AANDD).*

## **POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : CADRE DE PERFORMANCE DE LA PLANIFICATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA NAVIGATION AERIENNE REGIONALE**

### **Cadre régional de performance de la planification et de la mise en œuvre de la navigation aérienne**

#### ***Résultats de la Treizième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/13)***

2.1 Les résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) ont été examinés lors des réunions conjointes APIRG/ 22 et RASG-AFI/5 du 29 juillet 2019.

#### ***Résultats de la Deuxième réunion du Sous-groupe des opérations d'aérodromes et de l'Espace aérien d'APIRG (AAO SG/2)***

2.2 Le Groupe a été informé que la deuxième réunion du Sous-groupe des opérations d'aérodromes et de l'Espace aérien (AAO SG/2) s'est tenue au Bureau régional ESAF de l'OACI à Nairobi, Kenya, du 21 au 25 mai 2018. La réunion a connu la participation de soixante (60) délégués de seize (16) États de l'AFI et sept (7) organisations régionales/internationales. La réunion AAO SG/2 a examiné la liste des Conclusions et des Décisions d'APIRG applicables au sous-groupe et donné des orientations sur les mesures de suivi devant être prises par les États de l'AFI afin de faciliter et d'accélérer leur mise en œuvre.

#### ***Planification et mise en œuvre***

2.3 La réunion a pris note des différents défis rencontrés par l'AAO-SG, en particulier des problèmes liés à l'opérationnalisation de la nouvelle structure, de la méthodologie de travail et de la mise en œuvre des projets d'APIRG tels qu'approuvés par le Groupe. *La réunion a noté qu'aucun financement spécial n'est prévu dans le cadre de la nouvelle structure d'APIRG pour soutenir la mise en œuvre des projets.* Enfin, la réunion a reconnu la nécessité d'une meilleure circulation de l'information des États vers les deux Bureaux régionaux AFI de l'OACI sur l'état de la mise en œuvre.

#### ***Plan de gestion du Code SSR de l'AFI***

2.4 La réunion a pris note des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Projet d'Assignment et d'allocation de code (ASCAAR) de radar de surveillance secondaire (SSR) dans la Région AFI et formulé les conclusions et les décisions suivantes :

#### ***Décision 22/03 d'APIRG/22 : Plan révisé de gestion des Codes (CMP) SSR de l'AFI***

*Il est conclu que :*

- a) Les propositions d'amendements au Plan de gestion du Code SSR AFI présentées à l'Appendice 4B du présent rapport soient approuvées ;*
- b) Le Secrétariat finalise et diffuse le CMP révisé et initie les modifications corrélatives du Plan de navigation aérienne (eANP) de l'AFI en assurant la coordination qui s'avèrerait nécessaire entre l'AFI et les Régions adjacentes de l'OACI ; et*
- c) En coordination avec les États, le Secrétariat suive les développements importants tels que l'augmentation de la circulation aérienne, la restructuration de l'espace*

*aérien, les besoins opérationnels, etc., et s'assure que les propositions d'amendement de l'ANP soient initiées en temps opportun.*

**Conclusion 22/04 d'APIRG/22 : Durée d'occupation du Code SSR**

*Il est conclu que :*

- a) À compter du 8 novembre 2020, la période de protection passera de trois heures à deux heures ; une période de protection supérieure à 2 heures appliquée dans des FIR spécifiques soit justifiée par le besoin en tenant compte de facteurs tels que le temps de vol entre FIR/blocs d'espace aérien, selon le cas, applicable, et étayée par une solide évaluation de la sécurité conformément aux dispositions relatives à la gestion de la sécurité de l'OACI ; et*
- b) Le Secrétariat prenne les mesures nécessaires pour modifier le tableau d'attribution du code SSR dans le Doc 7474 de l'ANP de l'AFI.*

**Décision 22/05 d'APIRG/22 : Collecte de données sur les volumes et les profils du trafic dans la région AFI et l'interface avec d'autres Régions de l'OACI**

*Il est conclu que :*

*Le groupe de prévision du trafic APIRG (TFG), avec l'aide du Bureau du transport aérien (ATB), prenne les mesures nécessaires pour obtenir des données sur le trafic auprès des États et des prévisions de trafic, afin d'évaluer la pertinence des informations et des données sur le trafic à utiliser lors de l'examen des éléments du CMP SSR de l'AFI.*

**Décision 22/06 d'APIRG/22 : Ateliers de facilitation de la mise en œuvre du Plan de gestion du Code SSR révisé**

*Il est conclu que :*

*Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI organisent des ateliers avant le 31 mars 2020 afin de transmettre des connaissances et des informations sur le CMP révisé et faciliter la coordination entre les Unités ATS.*

**Navigation fondée sur les performances (PBN)**

2.5 La réunion a reconnu que le concept d'espace aérien PBN est un élément essentiel de la mise en œuvre de la PBN et a noté que l'AFPP avait organisé trois ateliers au cours de 2017/2018 pour sensibiliser les États et donner les conseils nécessaires. Il a été noté que dans la zone de l'ESAF, seize États sur vingt-quatre, représentant 67 % des États, ont élaboré et soumis leur Plan national de mise en œuvre de la PBN au Bureau ESAF de l'OACI. Dans la zone WACAF, 21 États sur 24, représentant 88 % des États, ont élaboré et soumis leur Plan national de mise en œuvre de la PBN au Bureau WACAF de l'OACI.

2.6 La réunion a noté le manque de mise en œuvre des opérations de montée continue (CCO) et des opérations de descente continue (CDO) dans la région. La réunion a également noté la différence entre les procédures STARS/SIDS de la PBN et celles de CCO / CDO et a exhorté les États qui ont mis au point des procédures CCO/CDO en coordination avec l'AFPP de l'OACI pour confirmation. La réunion a formulé la Conclusion suivante :

**Conclusion 22/07 d'APIRG/22 : Amélioration et financement des Plans nationaux de mises en œuvre de la PBN**

*Il est conclu que :*

*Les États qui ne l'ont pas encore fait soient priés de revoir leurs plans de mise en œuvre de la PBN pour veiller à:*

- a) être suffisamment robustes et détaillés pour en soutenir effectivement la mise en œuvre ;*
- b) ce qu'ils soient officiellement adoptés à un niveau approprié de l'État/ANSP et soient donc financés en conséquence.*

**Conclusion 22/08 d'APIRG/22 : Mise en œuvre de la PBN avec CCO et CDO**

*Il est conclu que :*

- a) Les États qui ne l'ont pas encore fait soient priés de coordonner avec l'AFPP de l'OACI pour l'examen et la confirmation du statut de leurs procédures PBN - CCO/CDO ; et*
- b) L'OACI organise des ateliers pour dispenser les connaissances et l'assistance nécessaires pour faciliter la mise en œuvre de PBN-CCO / CDO dans la région AFI.*

**Recherche et Sauvetage**

2.7 La réunion a été informée des derniers progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet Recherche et sauvetage dans le cadre du plan AFI et a approuvé la Conclusion suivante :

**Conclusion 22/09 d'APIRG/22 : Suivi de Projets SAR du Plan AFI pour les États de l'AFI**

*Il est conclu que :*

- a) Les États de l'AFI*
  - i. Accélèrent le développement et la mise en œuvre de leurs plans SAR qui devraient inclure les organismes d'État devant être impliqués dans le soutien aux opérations SAR ;*
  - ii. Coordonnent directement avec les autorités responsables de SAR dans les États limitrophes et dans les meilleurs délais la signature de leurs accords SAR et informent les Bureaux ESAF et WACAF ;*
  - iii. Utilisent les cadres des Communautés économiques régionales (CER) pour poursuivre la signature des accords SAR restants qui nécessitent une intervention de haut niveau ;*
- b) Disposent de l'expertise et des ressources SAR adéquates pour aider d'autres États, sur leur demande, à améliorer leur organisation et leurs capacités en matière de SAR ; et*
- c) Les compagnies aériennes/IATA incluent les exigences SAR dans le cadre de leur évaluation pré-opérationnelle et leurs panels techniques/missions dans les États/ANSP.*

**Etablissement d'une FIR au Soudan du Sud**

2.8 La réunion a pris note des efforts déployés par l'OACI pour faciliter les processus de la décision approuvée par le Soudan du Sud et le Soudan de permettre au Soudan du Sud de

s'acquitter directement de ses responsabilités en vertu de l'Article 28 de la Convention de fournir des services de circulation aérienne et les services de navigation aérienne associés dans l'espace aérien *au-dessus de son territoire*.

### ***Restructuration de la FIR de Kigali***

2.9 La réunion a été informée que le Rwanda avait communiqué en mars 2018 son intention de commencer la fourniture de l'ATS dans l'ensemble de la FIR de Kigali, y compris l'espace aérien supérieur dans lequel l'ATS est actuellement fourni par Dar es Salaam. La réunion a reconnu les activités de coordination entreprises à cet effet.

### ***Relocalisation de la FIR de Mogadiscio***

2.10 La réunion a reconnu les efforts en cours pour relocaliser le Centre d'information de vol (FIC) de Mogadiscio, sur la base d'un plan de transition approuvé par le Bureau de la coopération technique de l'OACI (TCB), en étroite collaboration avec le Gouvernement fédéral de Somalie (FGS) et a approuvé la Conclusion suivante :

#### ***Conclusion 22/10 d'APIRG/22 : Relocalisation du FIC de Mogadiscio de Nairobi à Mogadiscio, changements organisationnels de l'ATS et améliorations opérationnelles de l'espace aérien***

*Il est conclu que :*

- a) La Somalie soit invitée à veiller à ce que les évaluations de sécurité nécessaires soient effectuées et les des mesures correctives applicables mises en œuvre, conformément aux dispositions de l'Annexe 11, de l'Annexe 19 et du DOC 4444 PANS-ATM, avant la mise en œuvre de tout changement opérationnel, y compris la mise en œuvre du service de contrôle du trafic aérien et d'ADS-C/CPDLC;*
- b) Afin de minimiser le risque de dégradation de la sécurité pendant les essais ADS-C/CPDLC, ces essais soient précédés de la mise en place d'un service de contrôle du trafic aérien ;*
- c) Il soit demandé à l'OACI de continuer à donner des conseils et assister la Somalie et les FISS, si nécessaire ;*
- d) La Somalie/FISS continue à informer les utilisateurs de l'espace aérien de la transition et de la disponibilité de services associés en temps opportun ; et*
- e) Les utilisateurs de l'espace aérien soient priés de signaler les incidents à l'État, à l'IATA et à l'OACI pour la prise de mesures de suivi, y compris des mesures d'atténuation.*

### ***Enquête régionale IATA sur le service mobile aéronautique***

2.11 La réunion a pris note du rapport sur l'Enquête sur le service mobile aéronautique pour la région AFI, effectuée par IATA, du 8 au 22 février 2017, visant à déterminer la couverture VHF réelle et la qualité des prestations de services HF et CPDLC aux utilisateurs. La réunion a identifié le besoin de mesures supplémentaires à prendre par les ANSP de l'AFI confrontés à des carences persistantes dans la fourniture de services mobiles aéronautiques et formulé la Conclusion suivant :

**Conclusion 22/11 d'APIRG/22 : Efforts de prise en compte des insuffisances des services mobiles aéronautiques**

*Il est conclu que :*

*Les ANSP de l'AFI concernés établissent des accords de niveau de service (SLA) avec les utilisateurs et collaborent pour identifier les mesures permettant de remédier aux défaillances du service mobile aéronautique (AMS).*

**Communication et Surveillances fondées sur la performance (PBCS)**

2.12 La réunion a délibéré sur les développements de la mise en œuvre de la Communication et la surveillance fondées sur la performance (PBCS) en notant que d'autres discussions dans le cadre d'APIRG remontent à APIRG/17 en 2010. La réunion a convenu de la nécessité d'accélérer la mise en place du mécanisme de surveillance PBCS de l'AFI, en notant l'approche adoptée dans d'autres régions de l'OACI pour tirer parti des organisations de surveillance RVSM existantes pour diverses raisons, notamment opérationnelles et institutionnelles.

2.13 La réunion a également observé que l'Agence de surveillance régionale de l'Atlantique Sud (SATMA) est responsable de la surveillance RVSM pour les États/FIR de la région AFI qui font partie de l'espace aérien du Corridor EUR/SAM. La réunion a donc exprimé son ferme soutien à la SATMA afin qu'elle inclue dans le cadre de ses fonctions, la responsabilité d'assurer la surveillance de la PBCS à ces États et qu'elle collabore avec ARMA selon les besoins pour la sécurité et l'efficacité des vols dans le corridor. En conséquence, la réunion a formulé la conclusion suivante :

**Conclusion 22/12 d'APIRG/22 : Etablissement d'un Suivi de Communication et surveillances basées sur la performance(PBCS) de l'AFI**

*Il est conclu que :*

- a) La surveillance de la PBCS de l'AFI soit établie dans le cadre du mécanisme de surveillance RMA de l'AFI ;*
- b) L'OACI demande officiellement à l'Afrique du Sud de faciliter d'urgence l'inclusion de la surveillance de la PBCS dans les fonctions et responsabilités de l'Agence régionale de surveillance (ARMA) de l'AFI et fournisse l'expertise nécessaire pour les deux domaines fonctionnels (RVSM et PBCS), ainsi qu'un soutien associé aux États et aux fournisseurs de services, le cas échéant ;*
- c) L'Afrique du Sud soit chargée de formuler un mécanisme de recouvrement des coûts conforme aux politiques de l'OACI et en coordination avec les utilisateurs et les ANSP de l'AFI selon les besoins, et qu'elle donne une mise à jour aux États et aux ANSP de l'AFI par le biais du Secrétariat et du cadre d'APIRG ;*
- d) Le Secrétariat apporte l'assistance et le soutien nécessaires pour faciliter l'établissement rapide du mécanisme de surveillance de la PBCS de l'AFI ; et*
- e) Les termes de référence proposés de l'ARMA relatifs à la surveillance de la PBCS à l'Appendice 4C au présent rapport soient révisés et mis à jour si nécessaire ;*
- f) La surveillance de la PBCS soit établie comme partie intégrante du mécanisme de surveillance de l'Agence de surveillance régionale de l'Atlantique Sud (SATMA).*

### ***Adoption de RCP 240 et de RSP 180 pour mise en œuvre dans la Région AFI***

2.14 La réunion a également noté le faible rythme de mise en œuvre des opérations PBCS dans la région AFI et a pris note que la région NAT a mis 7 mois après la mise en œuvre du PBCS, que les États ne sont toujours pas en mesure de produire les approbations de la PBCS et a reconnu que la mise en place du processus de transmission des approbations PBCS / RCP / RSP devrait être lente dans la région AFI. Il a donc été recommandé d'exhorter cette région à commencer le processus dès que possible.

### ***Conclusion 22/13 d'APIRG/22 : Adoption de RCP 240 et de RSP 180 pour les opérations PBCS dans la Région AFI***

*Il est conclu que,*

- a) Les États de l'AFI commencent la pré mise en œuvre car les spécifications du RCP/RSP ont été définies pour établir les politiques PBCS pour les ANSP, les exploitants et la navigabilité ; Publient les exigences PBCS dans les publications d'information aéronautique ;*
- b) Les États/ANSP adoptent le RCP 240 et le RSP 180 pour une mise en œuvre dans les zones AFI et SAT et établissent une ligne de communication avec les agences de surveillance régionales de l'AFI concernant la non-conformité ;*
- c) Les ANSP établissent des mécanismes de reconnaissance des capacités RCP/RSP en automatisation ATC et fournissent des services de trafic aérien conformes au RCP/RSP ;*
- d) Les opérateurs se préparent à intégrer les capacités RCP/RSP dans leurs plans de vol et participent aux programmes de mise en œuvre et de surveillance PBCS ; et*
- e) Les États dont les aéronefs sont exploités en dehors de la région AFI doivent commencer à élaborer des politiques PBCS visant à aider leurs exploitants à obtenir les approbations RCP/RSP(PBCS) conformément au Doc 9869 de l'OACI.*

### **POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : SÉCURITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN RVSM - 11ÈME ÉVALUATION DU RISQUE DE COLLISION (CRA /11)**

3.1 La réunion a pris acte du résultat de la Onzième évaluation du risque de collision AFI, qui a été largement influencée par les activités du Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG) et du Groupe d'action tactique (TAG) de l'AFI. La réunion a pris acte des efforts actuels du TAG et de l'ARMA pour gérer les UCR, notamment les occurrences d'aéronefs non approuvés RVSM, le mieux possible. En ce qui concerne les efforts en cours pour finaliser la délimitation de la FIR de Khartoum, la réunion a souligné la nécessité pour l'OACI de décider si le service de surveillance RVSM pour le Soudan du Sud sera fourni par la RMA de l'AFI ou par la RAM du MID.

### ***Planification des urgences de la circulation aérienne***

3.2 Conformément à la mise en œuvre d'APIRG 21/05, ainsi que de l'Annexe 11, 2.31 et de l'Appendice C, les Bureaux régionaux WACAF et ESAF ont organisé des ateliers sur le développement de Plans d'urgence ATM qui ont abouti à l'élaboration et à la publication de

Plans d'urgence nationaux ATM par les États, ainsi qu'à l'élaboration de Plans d'urgence ATM sous-régionaux par ESAF et WACAF.

3.3 En conséquence, les régions ESAF et WACAF se sont réunies à Johannesburg en mai 2019 et ont élaboré un seul projet de Plan d'urgence ATM régional pour la région AFI, qui a été présenté à APIRG 22 pour examen et approbation.

Les points saillants du Plan d'urgence ATM régional de l'AFI sont les suivants :

- a) La composition de l'Equipe de coordination des urgences (CCT) de l'AFI pour la gestion des urgences au niveau régional en coordination avec le Comité de coordination des urgences (CCC) au niveau des États.
- b) La description d'éventualités de niveau 1 comportant des défaillances partielles pouvant être traitées en interne, d'éventualités de niveau 2 impliquant des défaillances totales du système ATM nécessitant l'intervention d'États ou de FIR limitrophes pour la fourniture de services ATS et d'éventualités de niveau 3 impliquant des éventualités nécessitant que soit totalement évité l'Etat/FIR ou l'espace aérien affecté.
- c) Les schémas d'itinéraires et d'affectation de niveaux de vol d'urgence pour gérer le flux de la circulation internationale lors d'éventualités de niveau 2 et 3.
- d) Les plans d'urgence pour la gestion des urgences de cendres volcaniques et de santé publique.
- e) Le modèle de Plan d'urgence ATM national ainsi que le modèle de protocole d'accord pour la délégation de la fourniture de services ATS entre États/FIR limitrophes.

La réunion a convenu des Conclusions suivantes :

***Conclusion 22/14 d'APIRG/22 : Adoption du Plan d'urgence ATM de l'AFI***

*Il est conclu que :*

- a) la classification des urgences en urgences des niveaux 1, 2 et 3 proposée est adoptée ;*
- b) les itinéraires d'urgence régionaux pour les urgences de niveaux 2 et 3 sont adoptés ;*
- c) le Plan d'urgence ATM régional de l'AFI figurant à l'Appendice 4J est adopté ; et*
- d) la mise en place d'une Equipe régionale de coordination des urgences (CCT) de l'AFI, comprenant des Experts régionaux ATM/SAR (ESAF/WACAF), les points focaux nationaux, ARMA, IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, etc. est approuvée.*

***Groupe d'action tactique (TAG) de l'AFI***

3.4 Le groupe d'action tactique (TAG) de l'AFI a été créé sur la base de la Recommandation 6/6 de la Réunion spéciale de l'AFI sur la navigation aérienne régionale AFI RAN. Les principales fonctions du Groupe comprennent la performance des évaluations de la sécurité et du Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) et l'examen des incidents et des événements ATM susceptibles de réduire le niveau de sécurité cible nécessaire à la poursuite des opérations RVSM dans la région. Le rapport de la Onzième réunion du Groupe d'action tactique (TAG/11) a été présenté à la réunion qui s'est tenue à Johannesburg (Afrique du Sud) le 8 mars 2019.

3.5 Il a été noté qu'en 2018, 100 % de tous les échecs de coordination, 92 % de tous les échecs de communication et 47 % de tous les événements AIRPROX ont eu lieu dans l'espace

aérien RVSM ; alors que seulement 31 % de tous les événements ATS ont eu lieu dans l'espace aérien RVSM.

3.6 La réunion a été informée du nombre élevé d'AIRPROXES dans la FIR Mogadishu et a appelé à des mesures urgentes pour remédier aux facteurs contributifs.

3.7 L'OACI a été priée d'indiquer si l'utilisation de CPDLC pourrait être obligatoire pour les aéronefs évoluant au-dessus de la haute mer. Le TAG a été informé que les communications CPDLC avaient été mandatées dans la région EUR/NAT et a exhorté l'OACI d'assurer la coordination entre l'APIRG, GREPACAS et les parties prenantes à cet égard.

3.8 Il a été rapporté qu'avec les rapports sur les Grands Ecart d'Altitude (LHD), des mathématiciens travaillant sur le TLS RVSM TLS ont contribué à fournir une évaluation précise de la situation de la sécurité dans la région AFI.

3.9 L'évaluation du risque de collision technique et total a été effectuée sur la base des données et des informations dégagées des opérations RVSM AFI durant l'année civile 2017, telles que collectées et collationnées par l'ARMA. L'estimation du risque de collision verticale total de CRA/12 en 2017 était de  $58,6 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol : 12 fois le TLS vertical total. Cette estimation était approximativement 1,6 fois plus importante que sa contrepartie du CRA/11 de 2016. L'augmentation de l'estimation de CRA/12 de 2017 du risque de collision verticale total représentait l'effet combiné des augmentations des probabilités d'empiètement vertical en raison des croisements inappropriés des niveaux de vol et de vols à de mauvais niveaux de vol. Le premier a été multiplié par 1,2 environ et le second par environ 1,8.

3.10 Les aéronefs non approuvés RVSM posent un risque dans l'espace aérien RVSM qui a été débattu à de nombreuses reprises et continuera à l'être. Il est estimé que TAG/ARMA gèrent actuellement les occurrences d'aéronefs non approuvés RVSM, le mieux possible.

3.11 La réunion a réitéré la nécessité pour toutes les FIR de soumettre des données de sécurité RVSM pour l'évaluation tous les mois, afin d'améliorer la répartition de la zone d'évaluation et a donc exhorté tous les États/FIR à soumettre toutes les données RVSM de 2018 dès que possible, afin de permettre leur inclusion dans la prochaine évaluation des risques de collision.

### ***Conclusion 22/15 d'APIRG/22 : Mise en œuvre du rapport de la onzième réunion TAG***

*Il a été conclu que :*

- a) Les États mettent à jour les coordonnées des gestionnaires de programme ou des points focaux nationaux RVSM avant le 31 décembre 2019 ;*
- b) L'OACI et l'ARMA organisent conjointement des séminaires à l'intention des agences de l'État et des NPM/Points focaux RVSM en 2019 pour les informer et/ou les mettre à jour sur les exigences du RVSM et les responsabilités des États, des ANSP, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties prenantes consécutivement à la mise en œuvre ;*
- c) Les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI facilitent les réunions de coordination pour les FIR d'Addis-Abeba, de Kinshasa et de Gaborone ou de Lusaka et assurent la participation de FIR et/ou d'unités ATC de pays voisins pour résoudre le nombre élevé d'échecs de coordination d'ici au 30 juin 2020 ;*

- d) *Les États/ANSP soient exhortés à signaler tous les événements verticaux impliquant de grands écarts d'altitude et prennent les mesures correctives nécessaires pour réduire le risque vertical total en dessous du Niveau vertical total cible de sécurité ;*
- e) *Les échecs de la coordination transrégionale entre la FIR de Sanaa et Mogadiscio, Asmara et Djibouti reçoivent une attention immédiate en raison du nombre d'événements survenus ; et*
- f) *Les États/FIR qui ne l'ont pas encore fait soient priés de transmettre toutes les données RVSM de 2018 et 2019 et établissent un mécanisme de soumission de données mensuelles à l'ARMA.*

### **Opérations d'aérodromes**

3.12 En ce qui concerne la mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodromes, la réunion a été informée que le sous-groupe a approuvé le travail de définition de projet effectué par le Secrétariat, notamment la définition et la description de l'expertise requise dans les équipes de projet. La réunion a noté que le sous-groupe avait identifié des Experts devant participer aux équipes de projet, ainsi que des Coordonnateurs d'équipes de projet et qu'il avait discuté de la méthodologie du travail et des délais. La réunion a été informée de l'état de mise en œuvre des projets liés aux exploitations d'aérodrome (voir **Appendice 4D**) et des difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre. Par conséquent, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

#### **Décision 22/16 d'APIRG/22 : Mise en œuvre des projets relatifs aux opérations d'aérodromes**

*Il est conclu que :*

- a) *Les experts devant être membres des équipes de projet soient identifiés conformément au rapport d'AAO SG/2 ;*
- b) *Les équipes de projet soient chargées de coordonner l'élaboration des descriptifs de projet et leurs stratégies de mise en œuvre, en collaboration avec le Secrétariat avant la fin de 2019 ;*
- c) *Les équipes de projet rendent compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets à l'AAO-SG ; et*
- d) *Le Secrétariat envoie une lettre de suivi aux États et organisations concernés, les informant de la nomination des membres des équipes de projet et leur rappelant de fournir un soutien adéquat aux activités des équipes de projet.*

#### **Conclusion 22/17 d'APIRG/22 : Participation des Etats et des Organisations aux activités du Sous-groupe AAO et des Equipes projet**

*Il est conclu que : Pour appuyer la mise en œuvre des projets, les États, l'IATA, les exploitants d'aérodromes et l'ACI soient invités à fournir un plus grand nombre d'experts en envoyant des lettres de candidature avec les CV aux Bureaux régionaux de l'OACI. De plus, les exploitants d'aérodromes et ACI devraient participer et soutenir efficacement les activités de l'AAO / SG et d'APIRG, y compris les réunions.*

### ***Certification d'aérodromes***

3.13 La réunion a été informé du pourcentage actuel d'aérodromes certifiés dans la région AFI, soit 24,83 % (37 aérodromes sur 149). La réunion a pris note des défis rencontrés dans la mise en œuvre du projet, liés à la résolution des carences constatées dans les aéroports et la formation du personnel technique. La réunion a apprécié les progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet de certification des aérodromes et a encouragé les États et les aéroports à poursuivre sa mise en œuvre. La réunion a félicité la Zambie pour la certification de l'aéroport de Lusaka et pour avoir organisé l'atelier de certification d'aérodromes, destiné à renforcer les capacités et à faire partager son expérience aux États voisins. Le Cap Vert a exprimé sa volonté de faire partager ses expériences en certification d'aérodromes à d'autres États. À la suite des discussions, la réunion a convenu des points suivants :

#### ***Conclusion 22/18 d'APIRG/22 : Certification d'aérodromes internationaux***

*Il a conclu que :*

- a) Les États veillent à la mise en œuvre de leurs plans d'action pour la certification d'aérodromes, notamment la résolution en temps opportun des carences constatées dans les aéroports.*
- b) Les États soient encouragés à partager leurs expériences et à organiser des ateliers et des formations sur les questions relatives aux aérodromes.*

### ***Sécurité des pistes***

3.14 En ce qui concerne le programme de sécurité des pistes, la réunion a pris note de l'état de mise en œuvre du projet élaboré dans le cadre du RASG-AFI pour assister les États. Depuis 2014, plusieurs États ont eu recours aux Go-Teams pour établir des RST sur leurs aérodromes. À ce jour, trente (30) aérodromes ont mis en place des RST opérationnelles sur les 149 figurant dans l'eANP. La réunion a convenu de la Conclusion suivante :

#### ***Conclusion 22/19 d'APIRG/22 : Etablissement d'équipes de sécurité des pistes efficaces dans les aérodromes de la Région AFI***

*Il est conclu que :*

- a) Les États qui ne l'ont pas encore fait soient priés d'assurer la mise en place d'équipes de sécurité des pistes efficaces dans les aérodromes utilisés pour vols internationaux avant la fin de 2020 ;*
- b) L'OACI, les États, les partenaires RST et l'industrie continuent à soutenir le programme de sécurité des pistes à travers la mise en œuvre des recommandations du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes ; et*
- c) Les bureaux régionaux AFI de l'OACI rappellent aux États de demander l'assistance des Go-Teams du RASG-AFI Go-Team pour la mise en place des RST sur leurs aérodromes.*

### ***AFI eANP***

3.15 En ce qui concerne l'état de mise en œuvre des trois volumes du eANP de la région AFI, la réunion a noté qu'après l'approbation du nouveau Volume I du Doc 7474 par le Conseil le 19 août 2016, les Bureaux régionaux de l'OACI ont fait circuler une proposition d'amendement (PfA) du volume II aux États et aux organisations concernés, en ayant intégré tous les

commentaires reçus. Il a été noté que l'approbation finale sera effectuée par l'APIRG. La réunion a soulevé des préoccupations concernant la cohérence des informations publiées par les États concernant des aérodromes dans la région AFI et a fait appel à leur diligence pour assurer l'alignement et l'exactitude des informations publiées dans l'eANP, leur SAAQ USOAP et leurs AIPs. À cet égard, le Groupe formulé les conclusions suivantes :

***Conclusion 22/20 d'APIRG/22 : Amendement au Plan de navigation aérienne de la région AFI (eANP, Doc 7474)***

*Il est conclu que :*

- a) L'APIRG approuve la version finale du Volume II de l'eANP de l'AFI, présenté à l'Appendice 4E du rapport ;*
- b) Les États AFI fournissent des informations en temps utile au volume III de l'eANP AFI, comme indiqué à l'Appendice 4F du présent rapport, une fois qu'il aura été distribué pour commentaires ;*
- c) Les États se conforment aux procédures d'amendement (PfAs) de l'eANP AFI dès qu'elles auront été initiées par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ; et*
- d) Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF accélèrent le traitement de toutes les demandes de modifications de l'eANP soumises par les États pour inclusion dans les volumes I et II de l'eANP AFI, dès que possible.*

***Conclusion 22/21 d'APIRG/22 : Harmonisation des informations publiées par les États sur les Aérodromes***

*Il est conclu que :*

*Les États harmonisent les informations publiées dans l'AFI eANP, leur SAAQ de l'USOAP et leurs AIP.*

***Rapport sur la navigation aérienne***

3.16 La réunion s'est félicitée du travail accompli par le Secrétariat pour mettre à jour les Formulaire de rapport sur la navigation aérienne de l'AFI (ANRF). Il a cependant été noté que les rapports des États AFI sur les progrès de la mise en œuvre, demandés en vertu de la Conclusion 20/05 de l'APIRG, sont encore limitées. La réunion a pris acte de l'introduction des objectifs de planification des modules du Bloc 1 de l'ASBU entrés en vigueur à compter de janvier 2019.

***Base de données sur les carences de la navigation aérienne dans l'AFI (AANDD)***

3.17 La réunion a constaté que la base de données AFI sur les carences de la navigation aérienne FI (AANDD) était devenu opérationnelle et qu'une lettre aux États avait été envoyée invitant les États et les organisations à fournir des points focaux pour les interactions avec l'AANDD. Il a cependant été noté que de nombreux États n'avaient pas encore communiqué aux Bureaux régionaux les points focaux demandés. La réunion a été informée que les points de contact recevraient les accès à AANDD pour publier les carences et faire des mises à jour sur les mesures prises pour remédier à ces carences. En ce qui concerne les compte-rendu, la réunion a noté qu'il manquait des informations relatives aux opérations des aérodromes et a demandé au Secrétariat de dresser une liste des carences qui seront ajoutées à la base de don-

nées. La réunion a demandé au Secrétariat de veiller à la disponibilité de personnel qualifié/formé en TIC dans les deux Bureaux régionaux, pour assister le système et les utilisateurs, dans l'utilisation et la gestion efficaces du système de la plate-forme AANDD. Le Secrétariat a également été prié de diffuser des directives à l'intention des utilisateurs afin de faciliter l'utilisation efficace de l'outil.

### **Résultats de la Deuxième réunion du Sous-groupe Gestion de l'infrastructure et de l'information d'APIRG (IIM SG/2)**

3.18 La réunion a reçu le rapport de la deuxième réunion du Sous-groupe gestion de l'Infrastructure et de l'Information (IIM / SG / 2), tenu à Dakar (Sénégal) du 9 au 11 juillet 2018 avec entre autres, les principaux objectifs suivants :

- a) Examiner les Conclusions/Décisions de la Première réunion du Sous-groupe Gestion de l'infrastructure et de l'information d'APIRG (IIM/SG/1) tenue à Nairobi, Kenya, du 27 au 30 juin 2017
- b) Examiner les résultats de la réunion APIRG/21 (tenue à Nairobi, Kenya, du 09 au 12 octobre 2017) concernant les domaines de la Gestion de l'information aéronautique (AIM), de la Communication, Navigation et Surveillance et spectre aéronautique (CNS) et de la Météorologie aéronautique (MET) ;
- c) Examiner l'état de mise en œuvre des projets régionaux adoptés par l'APIRG dans les domaines susmentionnés (AIM, CNS et MET) devant être mis en œuvre sur la base des modules prioritaires de l'ASBU de l'OACI, sélectionnés par la Région AFI ; et
- d) Examiner les Termes de référence (TdR) et le Programme de travail du Sous-groupe.

3.19 La réunion a noté avec préoccupation la mise en œuvre incomplète des conclusions/décisions de la réunion précédente, le faible taux de participation des administrations/ organisations aux activités des Projets IIM, ainsi que le manque de moyens de communication efficaces et fiables pouvant permettre une participation aux réunions des membres de l'équipe de projet par téléconférence. Par conséquent, la réunion a conseillé aux membres d'administrations/organisations membres du sous-groupe IIM d'évaluer, avant leur engagement, leur capacité, leurs possibilités et leur disponibilité pour assurer une participation effective de leurs représentants aux activités de l'IIM, notamment la coordination de projets, les téléconférences, etc. La Conclusion suivante a été formulée :

#### ***Conclusion 22/22 d'APIRG/22 : Participation effective et efficiente des administrations aux activités des projets IIM***

*Il est conclu que :*

*Les membres d'administrations/organisations membres du sous-groupe IIM de l'APIRG, évaluent avant leur engagement, leur capacité, leurs possibilités et leur disponibilité à assurer une participation effective de leurs représentants aux activités du sous-groupe, notamment la coordination de projets, les téléconférences et leur fournir en conséquence les facilités adéquates pour leur pleine participation.*

3.20 La réunion s'est félicitée des rapports sur le travail mené à bien sous la coordination des Coordonnateurs des Équipes des projets engagés : Afrique du Sud (coordonnant le Projet COM 3), l'ASECNA pour le compte du Togo (coordonnant le Projet COM 4), la Côte d'Ivoire (coordonnant le Projet COM 5) et le Ghana (coordonnant le Projet SUR) et elle a encouragé

les autres Coordonnateurs d'Équipes de projets à prendre exemple sur les meilleures pratiques de la bonne coordination de ces Projets IIM.

3.21 Cependant, il a été signalé que certains projets IIM manquaient de coordination, notamment les administrations qui se sont engagées à coordonner les équipes des projets identifiés. Les administrations concernées ont été instamment priées de confirmer à l'APCC, avec copie au Secrétariat, leur engagement à diriger efficacement les équipes de projets respectives qu'elles se sont volontairement engagées à coordonner.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/23 d'APIRG/22 : Coordination effective du Projet COM 2 de l'IIM, du Projet 3 de l'AIM, du Projet Spectrum et du Projet 2 de MET***

*Il est conclu que,*

*De toute urgence :*

- a) Le Nigeria (coordonnateur du Projet AIM 3 et du Projet COM 2), le Sénégal (coordonnateur du Projet MET 2) et l'Ouganda (coordonnateur du Projet Spectrum) confirment à l'APCC, avec ampliation au Secrétariat, leur engagement à diriger effectivement les équipes de projets qu'ils se sont engagés volontairement à coordonner ;*
- b) Les États disposés à coordonner ces projets expriment leur intérêt au Secrétariat dans le cas où les États actuellement désignés pourraient ne pas pouvoir poursuivre la coordination*

3.22 La réunion a confirmé le manque de rapports continus des administrations et des Etats sur l'état de mise en œuvre des résultats des réunions d'APIRG au moyen des Formulaire de rapports sur la navigation aérienne (ANRF). Les questions relatives à l'actualisation des carences de la navigation aérienne dans les domaines de l'AIM, de la CNS et de la MET ont été rapportées être affectées par le manque d'informations pertinentes fournies par les administrations.

3.23 Il a été noté que l'IATA a rappelé avoir mis à jour en continuité une base de données sur les carences dans le cadre du Groupe d'action tactique (TAG) d'APIRG mais que les données sur les insuffisances collectées par le TAG dans ces domaines n'ont pas été communiquées au Sous-Groupe IIM. La réunion a encouragé les États, les organisations et IATA à prendre les mesures appropriées pour actualiser, évaluer et prendre en compte les insuffisances en matière d'AIM, CNS et MET conformément aux procédures du Plan de navigation aérienne de l'AFI et à faire rapport de l'état de la mise en œuvre des résultats des réunions de l'APIRG.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/24 d'APIRG/22 : Rapport sur les résultats et les mises à jour d'APIRG sur les insuffisances dans les domaines de l'AIM, du CNS et de MET***

*Il est conclu que :*

- a) Les administrations fassent régulièrement un rapport sur l'état de mise en œuvre des résultats des réunions APIRG à travers les ANRFs ;*
- b) L'IATA et les administrations/organisations concernées prennent les mesures appropriées pour actualiser, évaluer et prendre en compte les insuffisances en*

*matière d'AIM, CNS et MET conformément aux procédures du Plan de navigation aérienne de l'AFI.*

3.24 La réunion a été informée du manque de sensibilisation des membres des équipes IIM au concept GANP et sa feuille de route sur les technologies émergentes. Ces obstacles compromettent la capacité des membres des équipes à participer pleinement et efficacement au développement et à conduire des projets régionaux IIM. La nécessité d'une éducation adéquate sur ces questions a donc été reconnue. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/25 d'APIRG/22 : Appui de l'OACI aux activités IIM***

*Il est conclu que,*

*L'OACI renforce son soutien aux activités du sous-groupe IIM D'APIRG, en particulier celles relatives à la conduite et à la coordination de projets régionaux par :*

- a) L'activation effective des équipes régionales d'assistance à la navigation aérienne (RANST) pour effectuer des missions d'appui dans les États conformément à la Décision 21/03: Etablissement d'équipes régionales d'appui à la navigation aérienne (RANST) APIRG/21 ;*
- b) L'organisation d'ateliers, de séminaires sur les technologies/systèmes émergents impliqués dans la Feuille de route technologique du GANP à l'appui des projets régionaux IIM.*

3.25 La réunion a noté que le concept d'approche projet d'APIRG peut donc être considéré comme la coordination d'initiatives intégrées régionales/sous régionales visant à assurer une mise en œuvre harmonisée du service avec la même performance de niveau de service de manière rentable.

3.26 Les questions relatives au financement des projets régionaux AFI sont examinées plus en détail sous le point 4.3 de l'ordre du jour : Financement des projets régionaux.

3.27 La réunion a discuté de la question de la mise en œuvre du service de surveillance aéronautique dans la région AFI en tenant dûment compte du déploiement de nouvelles technologies (ADS-B-Espace) et en prenant en considération les dispositions de l'OACI sur le Manuel de communication et de surveillance fondées sur les performances (PBCS) (Doc. 9869 2nd, Ed., 2017). À cet égard, la réunion a convenu de la nécessité d'amender la stratégie de mise en œuvre de la surveillance aéronautique de l'AFI et chargé l'Equipe du Projet surveillance d'élaborer des propositions. La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/26 d'APIRG/22 : Amendements à la stratégie de mise en œuvre de la Surveillance aéronautique de l'AFI***

*Il est conclu que :*

*Compte tenu du déploiement de nouvelles technologies et de la nécessité d'infrastructures aéronautiques rationalisées, l'Equipe du Projet de surveillance élabore des propositions d'amendements à la stratégie de mise en œuvre de la Surveillance aéronautique de l'AFI et en fait rapport à l'APCC.*

3.28 La réunion a examiné le paragraphe c) de la conclusion 21/33 d'APIRG 21 concernant la mise en œuvre des infrastructures de surveillance dans la région AFI. Cette conclusion ayant appelé à une étude des modalités de l'imposition d'un mandat pour « Squitter long » en mode

S de type ADS B 1090 MHZ dans la région AFI, la réunion a décidé que les Termes de référence de l'Équipe du projet de Surveillance devaient être étendus à la réalisation de l'étude demandée.

## **Mise à jour sur les questions CNS**

### ***Service fixe aéronautique***

3.29 Une mise à jour sur les questions CNS a été présentée à la réunion. Dans le domaine de la communication sol/sol, il a été noté que l'état de mise en œuvre du Réseau de télécommunication fixe aéronautique (RSFTA) reste en place puisque cet ancien système est supposé être progressivement remplacé par le Système de messagerie ATS (AMHS). Bien que le fonctionnement du RSFTA demeure prédominant dans la région AFI, le rythme de mise en œuvre de l'AMHS augmente de plus en plus.

3.30 L'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan régional AFI pour les communications vocales directes dans le service de la circulation aérienne (ATS-DS) est satisfaisant car la plupart des circuits régionaux prévus ont été mis en œuvre avec succès à l'exception de ceux identifiés comme inutilisables pour des raisons non techniques. De plus, certains ANSP ont mis en œuvre des circuits ATS / DS bilatéraux pour se conformer aux exigences de coordination des opérations. La réunion a félicité ces initiatives et encouragé les administrations et les organisations à maintenir la disponibilité de ces circuits du SFA conformément aux dispositions de la réunion AFI/RAN 7.

3.31 La réunion a également été informée des progrès réalisés dans la mise en œuvre de communications de données entre installation ATS (AIDC) dans la région AFI en appui à la coordination du trafic aérien entre ATSUs. Diverses initiatives relatives à l'interconnexion AIDC sont décrites ci-après dans le présent rapport, au point 4.4 de l'ordre du jour - Initiatives des États et de l'industrie et autres questions relatives à la navigation aérienne. L'état d'avancement de la mise en œuvre de l'AMHS et l'AIDC dans la région AFI est résumé dans le tableau figurant à l'**Appendice 4H** du présent rapport.

À cet égard, la conclusion suivante a été formulée :

### ***Conclusion 22/27 d'APIRG/22 : Mise en œuvre de l'AMHS dans la Région AFI***

*Il est conclu que,*

*Afin de garantir un fonctionnement robuste et durable des futurs systèmes ATM en conformité avec le calendrier de la feuille de route technologique pour la mise en œuvre des fils (threads) de l'ASBU de l'OACI, les administrations/organisations sont invitées à accélérer la planification, la mise en œuvre, l'exploitation et la surveillance de l'AMHS.*

### ***Service mobile aéronautique***

3.32 La réunion a noté que le service mobile aéronautique dans la région AFI est fourni par des systèmes de radio haute fréquence (HF) dans l'espace aérien océanique et continental distant. Cependant, la mise en œuvre de Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) a été augmentée, en particulier dans les principales Unités de service de la circulation aérienne (ATSU).

3.33 Dans le même temps, les administrations et les organisations continuent à mettre en œuvre et à maintenir dans les espaces aériens continentaux, des systèmes radio à très haute fréquence (VHF) déportés pour étendre la couverture VHF. À cet égard, les techniques VSAT par satellite utilisées pour exploiter la VHF déportée ont été considérées comme étant à présent parvenues à maturité dans la Région AFI en offrant une bonne occasion de renforcer la qualité de la communication air-sol. Il a été rappelé à la réunion que l'IATA mène régulièrement des enquêtes sur l'état de la mise en œuvre et sur la qualité de la communication air-sol.

### **Services de radionavigation aéronautique**

3.34 La réunion a été informée que le tableau des carences dans la mise en œuvre de stations de radionavigation aéronautique conventionnelles (VOR, DME, ILS) examinées par APIRG/21 n'a toujours pas évolué, notamment en raison de l'absence de rapports des États concernés.

3.35 Dans le domaine des services du système mondial de navigation par satellite (GNSS), la réunion a noté que la Phase I et la Phase II-a) de la stratégie GNSS AFI ont été mises en œuvre, avec une utilisation régionale du GNSS de base pour les opérations continentales, continentales éloignées et océaniques. Les opérations terminales utilisent des systèmes d'augmentation d'aéronef (SBAS) dans de nombreux aéroports. Des initiatives sont en cours pour la mise en œuvre du système d'augmentation par satellite GNSS (SBAS).

### ***Service de surveillance aéronautique***

3.36 La réunion a été informée que, parmi les quatre capteurs de surveillance (SSR, ADS-C, ADS-B, MLAT) identifiés par la stratégie de surveillance aéronautique AFI, le rythme de mise en œuvre du SSR mode S et de l'ADS-B a augmenté au cours de ces dernières années. L'état d'avancement de la mise en œuvre du SSR, de l'ADS-C et de l'ADS-B est présenté à l'**Appendice 4H** du présent rapport.

3.37 Les participants à la réunion ont discuté des problèmes liés au partage des données de surveillance et ont noté que la couverture en mode S & ADS-B dans la zone de routage 5 offre l'occasion d'assurer un service de surveillance continu dans et entre les Régions d'information de vol, comme indiqué à l'**Appendice 4I** du présent rapport.

3.38 Cette continuité devrait être obtenue en partageant les données de surveillance au sol (SSR et ADS-B) entre les Unités de service de la circulation aérienne (ATSU) voisines. À titre d'exemple à cet égard, la réunion a été informée qu'un cadre de coopération avait été mis en place avec l'assistance de l'OACI, afin de développer et mettre en œuvre un projet régional sur le partage de données de surveillance entre quatre principaux ANSP de WACAF (ASECNA, GCAA (Ghana), NAMA (Nigeria) et la FIR Roberts).

3.39 La réunion s'est félicitée de cette initiative et a encouragé les administrations et les organisations à poursuivre leurs efforts pour établir une couverture continue et durable de la surveillance dans et entre les zones d'acheminement de l'AFI. La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 22/28 d'APIRG/22 : Service de surveillance aéronautique continue**

*Il est conclu que :*

- a) *Les administrations/organisations planifient et mettent en œuvre des capteurs de surveillance au sol (SSR Mode S, ADS-B) un partage de données afin de fournir un service de surveillance aéronautique continu dans et entre les FIR de la zone de routage concernée ;*
- b) *L'OACI et la CAFAC continuent de fournir le soutien souhaitable pour le développement de projets, la formation et la mobilisation de fonds.*

**Questions relatives au spectre aéronautique**

3.40 Dans le domaine du spectre aéronautique, il a été rappelé à la réunion la position de l'OACI pour la Conférence mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications 2019 (ITU-WRC-19), prévue se tenir à Charm el-Cheikh, Égypte, du 28 octobre au 22 novembre 2019.

3.41 Les actions de suivi menées par la communauté aéronautique de l'AFI dans les discussions entre les autorités nationales africaines des télécommunications dans le cadre de l'Union africaine des télécommunications (ATU) en préparation de la conférence ont été rapportées à la réunion

3.42 Il a été noté que des stratégies et une coordination ont été élaborées pour encourager la participation des AACs aux réunions préparatoires de l'UAT à la Conférence. En outre, certaines administrations AFI se sont assurées la participation de leur personnel spécialisé aux groupes d'études créés par l'UIT-R pour débattre de questions techniques essentielles émanant de points de l'ordre du jour de la Conférence, alors que certaines s'efforcent de participer au groupe de travail sur la gestion des fréquences de l'OACI.

3.43 La réunion a apprécié ces initiatives et a encouragé les administrations à maintenir et à renforcer leurs efforts pour assurer le soutien total du Groupe AFI à la position de l'OACI à la CMR-19.

La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 22/29 d'APIRG/22 : Appui à la position de l'OACI pour la CMR-19 de l'UIT**

*Il est conclu que :*

*Les administrations soient instamment invitées à intensifier l'initiative d'appui et les actions visant à charger l'autorité nationale de réglementation des télécommunications de veiller à ce que la position de l'OACI pour la CMR-19 soit partagée, comprise et reflétée dans la position nationale de l'État à la Conférence. Ce faisant, ils assureront au mieux leur participation aux réunions de coordination nationale et à la Conférence elle-même, en assurant la coordination entre l'AAC et le secteur de l'aviation afin d'identifier les préoccupations nationales en matière de spectre et de promouvoir la politique de l'OACI en la matière avant la Conférence.*

## **Etat de mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)**

### ***Initiatives de la CANSO***

3.44 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'ASBU dans la région. Il a été noté que le processus de mise en œuvre a été lent, ce qui a entraîné une non-exécution de la mise en œuvre de certains modules du Bloc 0.

3.45 La réunion a été informée que les membres de la CANSO ont identifié la mise en œuvre de modules de l'ASBU de l'OACI, notamment la PBN, car certains de leurs domaines d'intervention visent à minimiser l'impact sur l'environnement, améliorer la continuité des opérations, la sécurité et l'efficacité dans l'environnement de gestion du trafic aérien. En conséquence, la réunion a pris note des ateliers OACI/CANSO tenus au Mozambique, au Kenya et en Ouganda (24-25 avril 2019) qui visaient à améliorer la compréhension du concept ASBU dans la région. À cet égard, les États ont reçu une assistance pour remplir leurs formulaires de compte rendu de navigation aérienne (ANRF) et ont également eu l'occasion de présenter leur statut de mise en œuvre de l'ASBU.

### ***Initiatives de l'ASECNA***

3.46 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre du Bloc 0 de l'ASBU dans les 17 Etats membres de l'ASECNA. Il a été rendu compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre de certains modules tels que B0- FRTO, B0-AMET, B0-DATM et B0-SNET. Cependant, la réunion a noté que leur finalisation ne peut pas, dans certains cas, nécessiter une coordination étroite entre des ATSUs adjacentes et a encouragé les États à renforcer la coopération bilatérale et multilatérale nécessaire à la mise en œuvre efficace et coordonnée des modules en vue d'assurer une interopérabilité entre les systèmes et les services.

3.47 La réunion a encouragé ces initiatives et approuvé les décisions et propositions visant à permettre l'amélioration de la mise en œuvre de l'ASBU dans la région. La Conclusion suivante a été formulée :

### ***Conclusion 22/30 d'APIRG/22 : Harmonisation de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU dans la Région AFI***

*Il est conclu que :*

*Pour assurer une mise en œuvre harmonisée des éléments de l'ASBU :*

*a) Les Etats :*

*i) Renforcent les arrangements bilatéraux et multilatéraux nécessaires à la coordination et l'efficacité de la mise en œuvre des modules de l'ASBU en*

*vue de garantir l'inter connectivité et l'interopérabilité des systèmes et des services ;*

- ii) Nomment des points focaux nationaux pour coordonner au niveau des États la mise en œuvre de l'ASBU ;*
  - iii) Elaborent des plans nationaux de mise en œuvre pour une mise en œuvre coordonnée de l'ASBU ;*
- b) L'OACI propose davantage d'ateliers de formation pour améliorer la compréhension de l'ASBU et des nouveaux modules du Bloc 1.*

***Diffusion d'informations météorologiques dans le modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM) en appui à la Gestion du Système Mondial de l'Information (SWIM)***

3.48 Il a été rappelé à la réunion que l'Amendement 77 à l'Annexe 3 de l'OACI - Service météorologique pour la navigation aérienne internationale, a introduit de nouvelles exigences en matière de compte rendu et de diffusion des données météorologiques régulières (METAR et TAF) ainsi que des données météorologiques non régulières (SPECI, AIRMET, SIGMET, Avis de cendres volcaniques et Avis de cyclone tropical) en format numérique - Modèle d'échange météorologique de l'OACI (IWXXM).

3.49 En ce qui concerne les conclusions et décisions antérieures de l'APIRG, les États et les administrations ont été instamment priés de développer des capacités d'échange de données OPMET en format numérique afin de respecter la date de mise en œuvre de Novembre 2020 pour l'OPMET et 2022 pour le SIGMET et pour conclure des accords bilatéraux/multilatéraux pour tester l'interopérabilité du système AMHS devant être prêt en novembre 2020.

3.50 Le Centre mondial de prévisions de la zone de Londres (WAFB), les États fournisseurs de SADIS désignés ont présenté à distance à la réunion le plan décennal qui garantira l'adhésion du WAFS au futur de l'industrie aéronautique et apportera des ensembles de données à haute résolution et un nouveau système de transmission de données. Le principal objectif du plan du WAFS est d'appliquer le Plan mondial de navigation aérienne au moyen de la méthodologie ASBU. Cela inclura une résolution horizontale et verticale améliorée des Cartes de prévisions météorologiques significatives (SIGWX).

3.51 La réunion a vivement applaudi l'initiative de présentation à distance ainsi que les informations fournies et a exhorté les administrations et les organisations à suivre l'évolution de ces développements.

***État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de navigation aérienne de l'AFI***

3.52 L'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de navigation aérienne de l'AFI a été examiné durant la session conjointe APIRG/22 et RASG-AFI/5 le lundi 29 juillet et figure à l'**Appendice 2B** du présent rapport.

3.53 L'espace aérien RVSM de l'AFI a fait l'objet de discussions lors de la première Session conjointe APIRG/22 et RASG-AFI/5.

## **POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES QUESTIONS RELATIVES A LA NAVIGATION AERIENNE**

### **Carences de la navigation aérienne**

#### *Enquête sur le Service mobile aéronautique*

4.1. L'IATA a présenté à la réunion sur l'Enquête régionale de 2018 sur les communications mobiles aéronautiques, menée du 8 au 22 octobre 2018, en vertu de la Décision 16/20 et de la Conclusion 16/21 de l'APIRG. L'objectif de cette enquête était de déterminer la couverture et la qualité des communications mobiles aéronautiques : VHF/HF et fourniture de services CPDLC/SATCOM, d'identifier les carences et d'élaborer des plans de mesures correctives à mettre en œuvre avec les Etats/ANSP concernés.

4.2. Les ANSP tels que l'ASECNA ont exprimé leur inquiétude quant à la mauvaise coordination de cette enquête et ont fait rapport d'une autre enquête menée du 24 avril au 8 mai 2019. L'ASECNA a également informé la réunion de la surveillance des CPDLC actuellement effectuée pour toutes les liaisons de données exploitées par les différents centres et a noté que, bien que le CPDLC soit le principal moyen de communication dans son espace aérien océanique et éloigné, publiées dans leur AIP, certaines compagnies aériennes dotées d'aéronefs équipés de CPDLC sont réticentes quant à l'utilisation de CPDLC.

4.3. La réunion a rappelé que le CPDLC faisait partie de la stratégie de communication de la région AFI et que les ANSP sont encouragés à mettre en place cette infrastructure pour améliorer la sécurité, en particulier dans l'espace aérien océanique et continental éloigné. Il a été convenu que les ANSP AFI établissent des accords de niveau de service (SLA) avec les utilisateurs et collaborent pour identifier les mesures permettant de remédier à ces carences et que les Etats s'assurent que le CPDLC soit inclus dans leur réglementation en tant que partie de la liste minimale d'équipement d'aéronefs et publiés dans leur AIP.

La Conclusion suivante a été formulée :

#### ***Conclusion 22/31 d'APIRG/22 : Efforts de prise en compte des insuffisances du service mobile aéronautique***

*Il est conclu que :*

- a) *L'IATA et les ANSP concernés de l'AFI :*
  - 1) *Établissent des accords de niveau de service (SLA) avec les utilisateurs et collaborent pour identifier les mesures permettant de remédier aux défaillances du service mobile aéronautique (AMS) ;*
  - 2) *Renforcent la coopération et la communication entre les parties prenantes, préalablement à la conduite d'enquêtes sur la communication mobile aéronautique pour des résultats plus fiables ;*
- b) *Les États veillent à ce que le CPDLC soit inclus dans leur réglementation comme figurant dans la liste minimale de l'équipement des aéronefs et soit publié en tant que tel dans leur AIP; et*
- c) *L'IATA et les Etats encouragent les compagnies aériennes à poursuivre leurs efforts pour équiper leurs aéronefs de CPDLC et l'utiliser en particulier lorsqu'elles volent dans un espace aérien où le CPDLC est le principal moyen de la communication.*

### ***Qualité et disponibilité de données OPMET dans la région AFI***

4.4. La réunion a examiné les questions liées à la qualité et à la disponibilité de données OPMET dans la région AFI et a noté que plusieurs facteurs continuent d'avoir une incidence sur la qualité et la disponibilité de données OPMET dans la Région AFI. Ces facteurs sont de nature systématique et exigent de toutes les parties prenantes des mesures drastiques pour les résoudre. L'impact de la mauvaise qualité des données OPMET est important pour la sécurité de la navigation aérienne dans la région. Elle influe également sur la précision des modèles de prévision numériques et des produits ultérieurement fournis pour soutenir la sécurité des opérations aériennes.

4.5. Les rôles et responsabilités des bases de données régionales OPMET (BRDO) d'AFI de Dakar et Johannesburg comprennent la collecte, le stockage et l'échange de données OPMET dans la région AFI et l'échange de ces données avec d'autres régions de l'OACI conformément au système AMBEX. En outre, les BRDO devraient jouer un rôle important dans l'échange de données OPMET dans le cadre du système. Les États ont donc été encouragés à suivre les directives de l'OACI pour assurer la transmission des données dans les formats appropriés.

### ***Base de données sur les carences de la navigation aérienne de la région AFI (AANDD)***

4.6. La réunion a constaté que la Base de données sur les carences de la navigation aérienne de la région AFI (AANDD) était devenue opérationnelle et qu'une lettre aux États avait été envoyée invitant les États et les organisations à fournir des points focaux pour les interactions avec l'AANDD, devant être autorisés à avoir accès à AANDD afin de reporter les carences et de fournir des mises à jour sur les mesures prises pour y remédier. Il a toutefois été noté que de nombreux États n'avaient toujours pas communiqué au Bureaux régionaux les points focaux demandés.

4.7. En ce qui concerne les zones de compte rendu, la réunion a noté qu'il manquait des informations relatives aux opérations des aérodromes et a demandé au Secrétariat de dresser une liste des carences qui seront ajoutées à la base de données. La réunion a demandé au Secrétariat de veiller à la disponibilité de personnel qualifié/formé en TIC dans les deux Bureaux régionaux, pour assister le système et les utilisateurs, dans l'utilisation et la gestion efficaces du système de la plate-forme AANDD. Le Secrétariat a également été prié de diffuser des directives à l'intention des utilisateurs afin de **faciliter leur utilisation efficace de l'outil.**

La réunion a convenu des Conclusions suivantes :

#### ***Conclusion 22/32 d'APIG/22 : Opérationnalisation de la base de données sur les carences de la navigation aérienne dans l'AFI***

*Il est conclu que :*

- a) L'OACI accélère l'élaboration d'une méthodologie harmonisée devant être utilisée par toutes les régions sur le signalement des carences ;*
- b) La base de données soit améliorée pour permettre aux États de télécharger des éléments de preuve permettant de combler les lacunes ;*
- c) Les États désignent des points focaux qui seront formés par l'OACI ; et*

*d) Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI organisent des ateliers pour former les points focaux sur la manière d'interagir avec la base de données.*

4.8. La réunion a reçu des informations sur la mise en œuvre par l'OACI d'Outils électroniques (iIMPLEMENT) à l'appui de la mise en œuvre et du suivi de la planification régionale sous ce point de l'ordre du jour, un processus destiné à aider les Directeurs généraux de l'aviation civile et les Ministres des transports à prendre des décisions avisées, basées sur des données. iIMPLEMENT facilite la prise de décision basée sur des données en utilisant un ensemble d'applications et d'outils disponibles sur la plate-forme iSTARS et soutient les mesures de planification et de surveillance régionales.

4.9. Les quatre étapes d'iIMPLEMENT et leur ensemble connexe d'outils et d'applications ont été présentés à la réunion :

- a) 1ère étape : Évaluation de la situation actuelle de l'aviation en termes de sécurité et de connectivité ;
- b) 2ème étape : Priorisation des problèmes et identification des solutions disponibles pour maintenir ou améliorer la capacité nationale de l'aviation ;
- c) 3ème étape : Évaluation des besoins du système aéronautique en termes de ressources : financières, humaines infrastructurelles ;
- d) 4<sup>ème</sup> étape : Accès et meilleure gestion des ressources.

4.10. La réunion a également été informée des résultats des ateliers iIMPLEMENT tenus dans la région afin de mieux faire connaître les outils disponibles pour aider les États à prioriser les activités en fonction des données et de la possibilité offerte aux administrations d'organiser un atelier permettant un recouvrement des coûts.

4.11. La réunion a apprécié le projet iIMPLEMENT et manifesté son intérêt pour des outils spécifiques tels sans s'y limiter, la Feuille de route intégrée pour la dotation en personnel et la formation des inspecteurs (iSTRI), la Surveillance basée sur les risques, les profils de donneurs, les Questions de protocole (PQ) et le centre **de solutions**.

### **Financement des projets régionaux**

#### ***Examen de l'Analyse des écarts des infrastructures de l'aviation en Afrique du Plan AFI de 2019***

4.12. La réunion a rappelé les discussions qui ont eu lieu lors de la Première Session conjointe d'APIRG / 22 et du RASG-AFI / 5 sur les résultats de la 22e réunion du Comité de pilotage du Plan AFI (Kampala, Ouganda, 15 Mai 2019), notamment l'analyse des écarts des infrastructures de l'aviation pour l'Afrique de 2019, réalisée par le Secrétariat du Plan AFI en réponse à la Décision (C-DEC 24/7) du Conseil de l'OACI sur la mise en œuvre de la Déclaration d'IWAF/3 et du Cadre pour un Plan d'action pour le développement des infrastructures aéronautiques en Afrique.

4.13. La réunion a réitéré son appréciation du travail accompli par le Secrétariat du Plan AFI et a identifié les activités pertinentes pour le mandat de l'APIRG conformément à la Conclusion 1/06 d'APIRG/22 et RASG-AFI/5. La Conclusion suivante a été formulée en conséquence :

**Conclusion 22/33 d'APIRG/22 : Mise en œuvre des Recommandations de l'Analyse des écarts des infrastructures de l'aviation en Afrique du Plan AFI de 2019**

- a) *Il est conclu que : Le Secrétariat prépare l'analyse des écarts sur le long terme, sur la base des prévisions à 25 ans de la croissance du trafic, des besoins opérationnels, des capacités/réglementations et de la demande des professionnels de l'aviation ;*
- b) *Les Etats et les CERs utilisent le matériel d'orientation disponible de l'OACI et les résultats de l'analyse des écarts pour préparer des Plans directeurs nationaux et régionaux de l'aviation ;*
- c) *Les CER et les Etats déterminent le financement nécessaire pour combler les écarts infrastructurels à long terme et identifient des mécanismes de financement appropriés au niveau des Etats et/ou de la région ; et*
- d) *Les Etats et les CERs élaborent un programme doté de plans et de projets spécifique et d'un mécanisme de suivi efficace de mise en œuvre pour garantir que les écarts identifiés soient correctement prisés en compte.*

4.14. La réunion a discuté des questions liées aux mécanismes et aux opportunités de financement des Projets d'APIRG. Il a été souligné que la mobilisation des ressources pour le financement des projets régionaux était un défi qui pourrait gravement compromettre la mise en œuvre effective du Concept d'approche des Projets d'APIRG si des financements tangibles et durables ne sont pas trouvés.

4.15. Trois scénarios ont été présentés pour le financement des projets d'APIRG :

- a) **1er scénario** consistant en un financement commun avec mobilisation directe de ressources par les administrations/organisations. Dans ce cas, chaque administration/organisation mobilisera et apportera ses propres ressources pour le financement sur la base de l'estimation des coûts pour les services/infrastructures à moderniser.
- b) **2ème scénario** faisant appel à un préfinancement du projet total par un ou plusieurs administrations/organisations sur la base d'un recouvrement des coûts. Dans ce cas, un protocole d'accord comprendra dans le projet le calendrier de remboursement du préfinancement.
- c) **3ème scénario** recherchant une source de financement commune. Dans ce profil de financement, le projet est considéré comme un projet aéronautique intégré sous-régional par des donateurs ou des bailleurs de fonds.

4.16. La Banque africaine de développement (BAD), a présenté à la réunion sous le Point 4.3 de l'ordre du jour un thème sur le *Financement de projets régionaux*, qui est un cadre et des lignes directrices pour soutenir le secteur de l'aviation. Les options de financement portant sur les services de navigation aérienne ont été présentées pour respecter les points suivants :

- a) Approche régionale privilégiée
- b) Implication du secteur privé encouragée dans le cadre de PPP
- c) Cofinancement
- d) Projets inclus dans un Plan cadre

4.17. La réunion a apprécié la contribution de la BAD, encouragé les administrations et les organisations et a décidé de renforcer les initiatives visant à assurer un financement durable des activités liées à l'APIRG.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/34 d'APIRG/22 : Organisation d'une table ronde de financement des Projets de l'APIRG***

*Il est conclu que,*

*Afin de garantir un financement durable pour une mise en œuvre efficace des projets APIRG en conformité avec les programmes régionaux :*

- a) L'OACI, avec l'aide de la CAFAC et des Commissions économiques régionales, explore les mécanismes pour la mise en place d'un cadre de financement des projets de l'APIRG, de préférence avant la fin de l'année 2020.*
- b) Une table ronde soit convoquée pour examiner en particulier les carences de la navigation aérienne identifiées par l'APIRG et le résultat des évaluations et de l'analyse des écarts des infrastructures et des systèmes de navigation aérienne de l'AFI et identifier les solutions réalisables à financer ;*
- c) Les résultats de la table ronde soient partagés avec l'Union africaine et les institutions spécialisées des Nations Unies promouvant un développement durable.*

**Initiatives des États et de l'industrie et autres questions relatives à la navigation aérienne**

***Contribution à l'amélioration de la sécurité de l'aviation et mise à jour sur le programme de sécurité de l'APEX***

4.18. Un aperçu des initiatives de sécurité mises en œuvre par les aéroports a été fourni à la réunion par le Conseil international des aéroports (ACI) et une mise à jour a été faite sur son programme d'Excellence aéroportuaire en sécurité (APEX), visant à aider les États à améliorer la sécurité opérationnelle sur les aérodromes, en particulier les aspects liés à la sécurité des pistes et la certification des aérodromes.

4.19. La réunion a reconnu la contribution précieuse des initiatives de l'ACI telles que les activités du Groupe de travail de la sécurité et technique, le Prix d'excellence ACI en sécurité en Afrique, la semaine de la sécurité d'ACI, l'APEX dans le programme de sécurité et le Programme de développement des aéroports africains (AADP), la mise en œuvre de SARP par les aéroports, Les États et les exploitants aéroports ont été en conséquence invités à participer aux initiatives de l'ACI. La réunion a finalement encouragé l'ACI Afrique et ses membres à participer activement et à contribuer aux activités et réunions d'APIRG et du RASG-AF

***Système ATM continu***

4.20. Le concept d'un système ATM homogène a été présenté à la réunion. La présentation a souligné la nécessité d'un effort coordonné des États et de toutes les parties prenantes pour améliorer l'interopérabilité des systèmes et procédures ATM en harmonisant les normes, les réglementations et les procédures internes.

4.21. La réunion a également noté que la Conclusion 21/08 d'APIRG/21 appelait toutes les Communautés économiques régionales et les ANSP régionaux à élaborer une feuille de route claire et convenue, en consultation avec les utilisateurs pour la mise en œuvre de systèmes et procédures de gestion du trafic aérien homogènes, interopérables et harmonisés avec des avantages évidents pour les parties prenantes de l'aviation.

4.22. La réunion a reconnu qu'une infrastructure ATM adéquate devrait soutenir la mise en œuvre de l'initiative du Marché unique des transports aériens africains (SAATM), qui vise à stimuler le développement économique et l'amélioration du transport aérien sur le continent. En conséquence, elle a formulé la Conclusion suivante :

***Conclusion 22/35 d'APIRG/22 : Gestion d'une circulation aérienne continue***

*Il est conclu que, pour améliorer la fluidité du trafic aérien dans la région AFI :*

- a) L'élaboration d'un document de vision régionale ATM de l'AFI, du concept des opérations et du Plan cadre ATM avec une stratégie infrastructurelle propice pour l'Afrique est approuvée ;*
- b) La stratégie des infrastructures ATM soit élaborée en collaboration avec les parties prenantes de l'aviation ;*
- c) Les Bureaux régionaux de l'OACI envisagent d'organiser une réunion AFI de la navigation aérienne sur le Système ATM continu pour la région AFI en 2020 ;*
- d) Le Plan cadre finalisé de la stratégie d'infrastructures ATM pour l'Afrique finalisée soit approuvé par l'Union africaine par les voies appropriées et à la suite d'un processus convenu y compris les délais ;*
- e) Le processus et les délais pour la mise en œuvre de la stratégie et la mise en cascade de la stratégie pour les États soient mises en place par l'élaboration d'un Plan directeur national de l'aviation et un modèle de financement acceptable ; et*
- f) La CAFAC surveille et suit avec les États la mise en œuvre du processus, et encourage les États à supprimer les exigences de Foreign OpSpecs, conformément à l'Annexe 6 et au Doc. 8335 de l'OACI et améliorer le processus d'approbation rapide de l'autorisation de survol.*

***Espace aérien à routes préférentielles***

4.23. La réunion a observé que l'espace aérien à routes flexibles(FRA) est un concept qui permet aux États/ANSP de relever les défis en matière d'efficacité, de capacité et d'environnement ATM de l'aviation. Les avantages complets de l'efficacité de FRA ne peuvent être obtenus qu'en cas de déploiement sur de grandes zones et si des mesures appropriées sont prises pour réduire les risques de sécurité associés. La mise en œuvre de la FRA est un processus incrémentiel où la mise en œuvre doit commencer au niveau de l'État/ANSP et s'étendre à un groupe d'États/ANSP dans une région. La FRA est un espace aérien spécifié dans lequel les utilisateurs peuvent librement planifier un itinéraire entre un point d'entrée défini et un point de sortie défini, avec possibilité de routage via des points de cheminement intermédiaire (publiés ou non publiés), sans référence au réseau d'itinéraires ATS, sous réserve de la disponibilité de l'espace aérien. Dans cet espace aérien, les vols restent soumis au contrôle de la circulation aérienne.

4.24. La mise en œuvre de la FRA offre aux contrôleurs de la circulation aérienne la possibilité d'éliminer les contraintes imposées par la structure d'itinéraire fixe afin d'optimiser

la capacité de l'espace aérien, l'efficacité des vols, la flexibilité et la protection de l'environnement. Les régions qui ont développé et mis en œuvre avec succès un concept d'opération FRA ont démontré qu'il existe des avantages évidents pour les utilisateurs de l'espace aérien ainsi qu'une amélioration de l'utilisation de l'espace aérien.

4.25. La coordination avec les États voisins est donc essentielle, non seulement pour réduire les risques associés à la modification de la conception de l'espace aérien (suite à la mise en œuvre de la FRA) et la mise à jour des LOA, mais aussi pour assurer une transition en douceur d'une FRA locale (État) à une FRA transfrontalière (sur de nombreux États), où les utilisateurs de l'espace aérien peuvent planifier directement la longueur de plan de vol de point à point pour maximiser l'optimisation de l'itinéraire.

4.26. La mise en œuvre de l'espace aérien à routes flexibles (FRA) dans la région AFI doit être progressive et l'approche doit impliquer :

- a) L'identification des États/ANSP ayant la capacité de mettre en œuvre un cheminement flexible basé sur les infrastructures et la capacité des systèmes ATM, par exemple communication et la surveillance (couverture VHF, ADS-B, ADS-C / CPDLC, radar), les normes d'espacement requises, les outils de détection de conflit entre contrôleurs de la circulation aérienne, formation des contrôleurs et le renforcement des capacités.
- b) L'élaboration du concept des opérations et un plan de mise en œuvre qui comprendra : une définition de l' "espace aérien spécifique" applicable, la conception de l'espace aérien, le moment de l'opérationnalisation (par exemple, la nuit, le week-end), les blocs de niveaux de vol applicables (par exemple, au-dessus de FL360 uniquement), les procédures et les exigences pour la planification des vols, procédures de transition d'un itinéraire libre à un itinéraire fixe et vice-versa et les points d'entrée/sortie (pour les espaces aériens complexes) définis par latitude/longitude, etc.
- c) La mise en œuvre de la FRA doit être précédée d'un dossier de sécurité et d'une période d'essai définitive avant la pleine mise en œuvre. Dans l'intervalle, les États/ANSP identifiés ci-dessus doivent commencer à autoriser des itinéraires de vols planifiables de point de balisage à point de balisage.

La réunion a convenu de la Conclusion suivante :

***Conclusion 22/36 d'APIRG/22 : Espace aérien en mode de routes flexibles***

*Que, afin de promouvoir le concept de routes flexibles dans l'espace aérien continental de l'AFI, en préparation du module B1 de l'ASBU,*

- a) Les États envisagent d'intégrer le concept d'espace aérien en mode de routes flexibles dans leur concept d'espace aérien national concept et leur Plan directeur ATM conformément au module B1-FRTO de l'ASBU et aux plans des projets du Sous-groupe AAO ; et*
- b) Les États d'Afrique orientale : les Seychelles, Maurice, le Kenya, l'Éthiopie, la Tanzanie et l'Ouganda, développent et mettent en œuvre l'espace aérien en mode de routes flexibles en tant qu'étude de cas pour la mise en œuvre de l'espace aérien en mode de routes flexibles dans la région AFI dans le cadre du module ASB B1-FRTO.*

### ***Exploitation de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS)***

4.27. La réunion a été informée des développements par l'Afrique du Sud du processus d'adaptation et d'intégration de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) dans le système ATM sud-africain. La réunion a été informée des principaux domaines d'intervention de la gestion des RPAS basés sur les SARPs de l'OACI, dans le contexte de la gestion du trafic de systèmes d'aéronefs sans pilote (UTM) ainsi que les systèmes anti-drones et le Cadre réglementaire sud-africain actuel des RPAS sur la gestion des drones/RPAS/UAS dans un espace aérien non ségrégué. La réunion a noté un possible malentendu causé par la duplication de l'abréviation UTM qui fait référence à la gestion du trafic des systèmes d'aéronefs ainsi pilote ainsi qu'à la Transverse universelle de Mercator (cartographie/projection).

4.28. La réunion a pris note du rapport de la FAA sur les développements entrepris par l'Administration fédérale de l'aviation américaine pour intégrer les Systèmes d'aéronefs sans pilote dans le Système de l'espace aérien national des Etats-Unis. Le rapport a mis en exergue les étapes qui incluent la nouvelle réglementation, l'identification à distance, le Comité consultatif sur les drones, le Programme pilote d'intégration de l'UAS, l'autorisation et la notification de basse altitude, la gestion du trafic UAS (UTM) et la ré-autorisation de la FAA. La réunion a été informée des États dont les exploitants entendent opérer dans l'espace aérien affecté des États-Unis d'Amérique afin de promouvoir la prise de conscience de la nouvelle réglementation à venir aux États-Unis.

La Conclusion suivante a été formulée :

#### ***Conclusion 22/37 d'APIRG/22 : Exploitation de systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS)***

*Il est conclu que,*

- a) Les États soient instamment priés de se coordonner avec d'autres États pour harmoniser la réglementation des UAS.*
- b) L'OACI fournisse des éléments indicatifs sur l'intégration homogène de l'UAS dans un espace aérien non ségrégué.*

#### ***Mécanisme d'examen par les pairs des ANSP de l'AFI***

4.29. La réunion a examiné les initiatives prises par les ANSPs pour le Mécanisme d'examen par les pairs des ANSPs de l'AFI. À cet égard, la CANSO a présenté à la réunion le résumé des actions menées en utilisant la Norme d'excellence de la CANSO pour la gestion de la sécurité, la matrice de maturité de la sécurité et les éléments indicatifs de la SMS matériel nécessaire pour effectuer des visites mutuelles et réciproques d'examen par les pairs.

4.30. Le mécanisme d'examen des ANSPs par les pairs en Afrique est une initiative conjointe des fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP) en Afrique visant à améliorer la sécurité de l'aviation et la performance homogène de l'ATM dans toute l'Afrique. Il s'applique en encourageant les ANSPs africains à travailler en partenariats mutuels pour évaluer les systèmes de gestion de la sécurité (SMS) et d'autres exigences opérationnelles, partager des expériences apprendre des mesures d'amélioration de la sécurité et échanger sur la performance opérationnelle.

4.31. Il a été souligné que ce mécanisme ne cherche pas à prendre en compte ni à supplanter les aspects réglementaires d'un système de supervision de la sécurité. Il cherche plutôt à mettre

en exergue les domaines dans lesquels des améliorations devraient être apportées au niveau opérationnel des ANSPs, majeures ou graduelles, dans l'espoir qu'il préparera un ANSP à d'autres examens de la supervision réglementaire par l'autorité concernée. La mise création de quatre équipes pour les examens, a été rapporté à la réunion, à savoir :

**1ère Equipe :** ASECNA, Services de la circulation et de la navigation aérienne de l'Afrique du Sud (ATNS), Autorité de l'aviation civile du Botswana (CAAB) et Autorité de l'aviation civile du Swaziland - La réunion de suivi doit avoir lieu en mai 2019 à Eswatini.

**2ème Equipe :** Autorité de l'aviation civile d'Ouganda, Autorité de l'aviation civile de Tanzanie, Autorité de l'aviation civile du Kenya (KCAA), Autorité de l'aviation civile rwandaise (AAC du Rwanda) et Autorité de l'aviation civile du Burundi (AAC du Burundi).

**3ème Equipe :** Nigerian Airspace Management Agency (NAMA), FIR Roberts et Ghana Civil Aviation Authority (GCAA).

**4ème Equipe :** Aeroportos de Moçambique, EP, Zambia Airports Corporation Limited,

4.32. Sur la base des enseignements de la 1ère Équipe ci-dessus, les éléments suivants viendront compléter les examens : Formation en juste culture, Formation en SMS, Identification du personnel consacré au SMS par les partenaires de l'examen, Budgétisation de la mise en œuvre de la SMS, Pratiques de gestion des risques, Responsabilités en matière de sécurité, Surveillance de la performance de la sécurité, Interfaces de sécurité, Gestion des risques liés à la fatigue et Gestion du changement.

4.33. L'ASECNA a indiqué à la réunion les mesures prises pour la mise en œuvre du Mécanisme d'examen par les pairs avec les objectifs suivants :

- a) Etablir et maintenir un niveau de sécurité uniforme pour la région AFI ; aider les ANSPs à remplir leurs obligations internationales relatives aux services de navigation aérienne, notamment : les services de la circulation aérienne (ATS), la conception de procédures de vol, le service d'information aéronautique (AIS), la cartographie, la météorologie (MET), les communications, navigation et surveillance (CNS), la recherche et sauvetage (SAR) et le système de gestion de la sécurité (SMS) ; et
- b) Regrouper les « boîtes à outils », les ressources humaines et les formations existantes et intégrer les examens de la sécurité et de la qualité dans un programme d'assurance de la sécurité et de la qualité spécifique aux ANSP afin de réduire les coûts de certification.

4.34. Il a été signalé que, depuis le lancement du processus, les actions suivantes ont été menées à bien :

- a) Des examens ont été effectués sur la base des Normes d'excellence de la CANSO dans plusieurs pays. Cette SOE (Norme d'excellence) est principalement basée sur l'Annexe 19.
- b) L'ATNS et l'ASECNA ont procédé à des examens réciproques conformément aux tâches convenues.

- c) Un manuel commun d'examen par les pairs a été élaboré par l'OACI et adopté par l'ANSP au cours d'une réunion convoquée en 2018 en Sierra Leone.
- d) Un atelier a été organisé à Abidjan par l'OACI pour diffuser le manuel et dispenser des formations aux ANSPs pour leur permettre de procéder à l'examen sur la base du manuel adopté.
- e) Deux ANSPs (Ghana et Madagascar) ont été identifiés comme ANSP pilotes pour évaluer l'utilisation du manuel.

4.35. Le Comité de pilotage (composé de l'ATNS de l'ASECNA et de la CANSO) s'est réuni en juin 2019 en Afrique du Sud et proposé de nouvelles dates pour l'examen du Ghana et de Madagascar. Après cet examen, un atelier est prévu en novembre 2019 pour évaluer l'utilisation du manuel pour l'examen par les pairs. Les leçons apprises guideront la planification de l'examen par les pairs en 2020. Il a été observé que le Projet du Plan AFI sur la mise en œuvre du Programme d'examen par les pairs des ANSP africains peut établir une équipe chargée de recruter les experts parmi les ANSPs dans le cadre de l'examen.

4.36. La réunion a apprécié ces initiatives et a demandé aux ANSPs africains de travailler ensemble pour renforcer le Programme d'examen des ANSPs africains par les pairs afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du transport aérien, a encouragé l'OACI à continuer d'apporter son soutien à Programme d'examen des ANSPs africains par les pairs et a encouragé les autres régions de l'OACI à tirer parti de cette expérience de Programme d'examen des ANSPs africains par les pairs comme moyen d'amélioration des services de navigation aérienne.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/38 d'APIRG/22 : Mécanisme d'examen par les pairs des ANSP***

*Il est conclu que :*

- a) Le manuel d'examen des ANSP par les pairs soit utilisé, tel qu'il a été adopté, par tous les ANSPs ;*
- b) Afin de renforcer le Programme d'examen des ANSPs africains par les pairs, un Projet de plan AFI soit mis en place pour renforcer la capacité des ressources humaines à soutenir les ANSPs ;*
- c) Les ANSPs africains renforcent leur coopération dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'exploitation du transport aérien en Afrique ; et qu'ils partagent les avantages du Programme d'examen des ANSPs africains par les pairs avec d'autres régions de l'OACI comme moyen d'amélioration des services de navigation aérienne.*

***Initiative « SBAS pour l'Afrique et l'Océan indien »***

4.37. La réunion a été informée de l'initiative « SBAS pour l'Afrique et l'océan Indien » prise par L'ASECNA pour le continent avec l'intention de confirmer sa stratégie de possession du signal GNSS augmenté, basé sur un Fournisseur de services de communication en Afrique (NIGCOMSAT).

4.38. Après délibérations, un comité ad hoc composé de la CAFAC, de l'AFRAA, de l'ASECNA, de l'IATA, de l'OACI et des États, a été créé pour discuter et parvenir à un consensus sur cette question. Le consensus recherché n'ayant pas été par le comité ad hoc,

l'ASECNA a décidé de retirer le projet de Groupe de travail sur le SBAS soumis à la réunion de coordination des parties prenantes de la CAFAC, en préparation de la 40ème Session de l'Assemblée de l'OACI, ce qui a été apprécié par la réunion.

4.39. La réunion a réaffirmé la nécessité d'aligner ces initiatives sur la stratégie GNSS de l'AFI afin de s'assurer de l'adhésion de toutes les parties prenantes et de faciliter une prise de décision collaborative entre elles. Il a été convenu qu'une démonstration claire de la rentabilité des initiatives SBAS à l'étude constituerait une contribution essentielle au processus, conformément aux dispositions de l'OACI contenues dans le Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161) et du Manuel GNSS (Doc 9849).

4.40. À cet égard, la réunion s'est déclarée préoccupée par le retard pris dans la réalisation de l'analyse coûts-avantages (CBA) du SBAS, demandée par APIRG/17 en 2010 en vertu de sa Conclusion 17/29), afin d'aider les États membres à prendre une décision de mise en œuvre éclairée concernant le SBAS et de faciliter la mise à jour de la Stratégie GNSS de l'AFI. Elle a donc demandé à la CAFAC de trouver les voies et moyens d'accélérer la conduite de la CBA du GNSS/SBAS de l'AFI<sup>2</sup>, en coordination avec la Commission de l'Union africaine (CUA). La réunion s'est en outre inquiétée de l'absence d'ateliers/séminaires sur le GNSS augmenté, en particulier sur le SBAS et a invité l'OACI à renforcer son assistance par l'organisation d'ateliers et de séminaires.

#### ***Conclusion 22/39 : Initiative SBAS pour l'Afrique et l'Océan indien***

*Il est conclu que, tout en prenant note de l'initiative « SBAS pour l'Afrique et l'Océan Indien » de 17 États membres de la ASECNA,*

- a) La CAFAC accélère la réalisation d'une analyse coûts-avantages (CBA) continentale sur la mise en œuvre du SBAS dans la région d'ici juin 2020, afin d'appuyer le processus de prise de décision des États et des parties prenantes, et pour permettre la mise à jour en conséquence, de la stratégie GNSS de l'AFI ;*
- b) L'OACI et la CAFAC organisent par la suite un atelier régional avec toutes les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre du SBAS.*

#### ***Mandat pour l'équipement de transpondeurs à squitter long 1090 ADS-B***

4.41. La réunion a été informée des initiatives régionales prises par le secteur pour la mise en œuvre de l'ADS-B, en particulier l'ADS-B spatial. L'ASECNA a rendu compte de son projet ambitieux consistant à co-implanter des stations ADS-B au sol avec des stations VSAT/VHF déportées et la mise en œuvre d'ADS-B spatial pour les espaces aériens continentaux et océaniques offrant de réelles opportunités de renforcement du service de surveillance aéronautique. 3 Les ANSPs ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'insuffisance ou au non-équipement de la flotte de Transpondeur 1090 ADS-B à Squitter long dans la région.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> La Conclusion 18/33 (2012) d'APIRG demande à l'OACI de faciliter la recherche de financement pour soutenir la conduite d'une CBA pour un SBAS AFI, en coordination avec la CAFAC, tandis que la Conclusion 19/29 (2013) demande aux bureaux régionaux de l'OACI de faciliter la recherche de financement sur l'analyse d'impact relatif au SBAS qui couvre les aspects opérationnels, techniques, environnementaux et économiques de ce système d'augmentation du GNSS.

<sup>3</sup> La Conclusion 15/24 (2005) d'APIRG demande que le Squitter long du SSR Mode S devrait être la liaison de donnée initiale pour l'introduction de l'ADS-B en Région AFI.

4.42. Le Comité ad hoc a discuté de la question et pris les éléments suivants en considération :

- a) Il faudrait donner la possibilité aux aéronefs correctement équipés de tirer parti des niveaux de vol et de l'attribution d'itinéraires privilégiés, en particulier pour l'espace aérien RVSM ;
- a) Les compagnies aériennes de la région qui envisageant de voler dans les espaces aériens EUR/NAT ou USA soient équipées de Transpondeur 1090 ADS-B à Squitter long pour ce qui concerne le mandat applicable en novembre 2020 ;
- b) Lors de la mise en place du mandat du Transpondeur 1090 ADS-B à Squitter long dans la région AFI, que soit prises en considération les compagnies aériennes de la région en leur attribuant suffisamment de temps pour se conformer à travers la modernisation de la flotte existante ou la mise à niveau de leur flotte avec des aéronefs conformes.

La Conclusion suivante a été formulée :

***Conclusion 22/40 d'APIRG/22 : Mandat pour l'équipement de Transpondeur 1090 à Squitter long dans la Région AFI***

*Il est conclu que :*

- a) *Les États et les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien RVSM de l'AFI soient équipés du Transpondeur 1090 à Squitter long avant juin 2023 (date de l'AIRAC) ;*
- b) *Une évaluation de la décision d'agir ou de ne pas agir sur l'objectif de 2022 visant 90% des aéronefs équipés du Transpondeur 1090 à Squitter long pour l'espace aérien RVSM de l'AFI comme seuil ; et*
- c) *Les États et les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien RVSM de l'AFI soient équipés du Transpondeur 1090 à Squitter long avant janvier 2025 (date de l'AIRAC) ;*

**Spécificités régionales et interrégionales**

***Conditions de la surface des pistes Format du rapport mondial***

4.43. L'attention de la réunion a été attirée sur l'urgence et la nécessité pour les États d'assurer la mise en œuvre du Format de rapport mondial (GRF) avant novembre 2020 en élaborant un cadre national solide de mise en œuvre. La réunion a été informée des résultats du symposium organisé à Mars 2019 à Montréal, Canada, qui a recommandé la tenue de séminaires régionaux visant à aider les États dans la mise en œuvre du GRF.

4.44. Le premier séminaire tenu en Juillet 2019 à Dakar (Sénégal) a formulé quelques recommandations, et sera suivi d'autres séminaires à Nairobi (Kenya) en Août, Accra (Ghana) en Octobre et Johannesburg (Afrique du Sud) en Novembre 2019. La réunion a soulevé des préoccupations quant à la faible participation des Etats et de l'industries (Aéroports, ANSPs, Compagnies aériennes, etc) au séminaire de Dakar et a exhorté les Etats à garantir une participation appropriée aux prochains séminaires.

La réunion a formulé la Conclusion suivante :

***Conclusion 22/41 d'APIRG/22 : Mise en œuvre du Format de rapport mondial (GRF) sur l'état de la surface des pistes***

*Il est conclu que :*

- a) *Les Etats :*
  - i) *Établissent des plans nationaux et locaux avec des équipes dédiées pour la mise en œuvre et aient recours aux mécanismes nationaux et régionaux existants pour appuyer la mise en œuvre du GRF (RST, Go-Teams, RSOO,...), garantissent une participation appropriée des parties prenantes concernées (Autorités d'aviation civile, exploitants d'aéroports, ANSPs, compagnies aériennes,...) aux séminaires à venir (Accra, Nairobi et Johannesburg) ;*
  - ii) *Fassent un rapport sur la mise en œuvre du GRF aux Bureaux régionaux de l'OACI ;*
- b) *Les organisations internationales (IATA, ACI, CANSO, ASECNA,) participent activement à la conduite des séminaires et toute autre activité requise ; et*
- c) *Les Bureaux régionaux de l'OACI et les organisations internationales telles que ACI, IATA, etc... augmentent les activités de formation, notamment les formations sur site.*

### ***Questions relatives à SAT***

#### ***Rapport sur la réunion SAT/24***

4.45. La réunion a reçu le rapport de la 24<sup>ème</sup> réunion informelle de coordination sur l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de de l'Atlantique Sud (SAT / 24) à Luanda, Angola, du 5 au 7 juin 2019 qui a été suivie par quatre-vingt-un (81) participants de treize (13) Etats de trois régions de l'OACI.

4.46. La réunion a apprécié les développements présentés par le Secrétariat, approuvé les conclusions et convenu des priorités identifiées pour la coopération entre SAT et NAT ainsi que de la déclaration de la réunion ACM/1 rappelant et confirmant que l'objectif final est d'améliorer et de renforcer le dispositif de travail actuel des parties impliquées dans la coordination atlantique et qu'elle ne cherche pas à dissoudre l'un des mécanismes de coordination actuellement en place concernant la gestion de la circulation au-dessus de l'océan Atlantique, ni à créer un nouveau groupe impliquant un échelon bureaucratique supplémentaire.

4.47. La réunion a été informée en détail des mesures prises par les membres de SAT dans les domaines de l'ATM et du CNS et les a encouragés à renforcer leur collaboration pour la mise en place de services et de systèmes visant à renforcer la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien SAT.

#### ***Elaboration d'un Manuel de Procédures SAT***

4.48. A également été présenté à la réunion un projet de manuel de procédures SAT comprenant les termes de référence de la SAT, sa méthode et ses arrangements de travail, le Règlement intérieur des réunions du SAT, les organes subsidiaires du SAT, la composition du Groupe de travail) et programme de travail futur du groupe SAT approuvé par la réunion SAT/24 qui ont été soumis à la réunion pour discussion et approbation en gardant à l'esprit la nécessité de renforcer l'efficacité et la collaboration entre NAT et SAT.

4.49. La réunion a examiné les travaux de la réunion SAT/24 et a créé un Groupe d'étude compose des États/organisations pertinent du SAT de l'AFI et du Secrétariat avec le mandat d'examiner et de finaliser le Manuel de Procédures.

La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 22/42 d'APIRG/22 : Manuel de Procédures SAT**

*Il est conclu que :*

- a) *Un Groupe d'étude composé des États/organisations du SAT de l'AFI soit établi sous la coordination du Secrétariat avec le mandat d'examiner et de finaliser le manuel de procédure SAT soumis par SAT / 24 ;*
- b) *Le groupe exécutera la tâche qui lui est assignée, en coordination et en consultation avec les administrations/organisations de CAR/SAM impliquées dans les activités du SAT et rapportera rapport à l'APIRG via l'APCC pour considération ;*

**Coordination et coopération entre SAT et NAT**

4.50. Concernant la coordination, la réunion a été informée des résultats des discussions préliminaires sur l'amélioration de la communication et de la coordination dans la Zone atlantique entre le Groupe SAT, le NATSPG, l'APIRG et GREPECAS, tenues le 18 octobre 2018 à Montréal, durant la 13ème Conférence sur la navigation aérienne.

4.51. La réunion a examiné une proposition d'un groupe d'Etats et d'une Organisations internationale sur les avantages potentiels pour les opérations de l'Océan atlantique en termes de sécurité et d'efficacité consistant à coordonner les relations de travail entre le Groupe de planification des systèmes (SPG) de NAT et la SAT. Le Groupe a également été informé des résultats des discussions de la Première réunion de coordination atlantique (ACM/1) tenue à Paris, France, le 31 janvier 2019 en notant qu'une grande diversité de questions actuelles relatives à l'aviation avaient été discutées et abordées.

4.52. Dans le cadre des efforts visant à renforcer la coordination, il a été noté avec satisfaction que le SOG de NAT avait invité les autorités de supervision des Etats du Groupe et les parties prenantes associées à la prochaine réunion du SOG (21) devant avoir lieu à Madrid, Espagne, du 10 au 13 décembre 2019.

La Conclusion suivante a été formulée :

**Conclusion 22/43 d'APIRG : Participation à la 2ème réunion de la Coordination atlantique (ACM/2) et à la réunion SOG/21 de NAT**

*Il est conclu que :*

- a) *Les Etats de l'AFI soient invités à participer à la réunion ACM/2 prévue se tenir au cours du premier trimestre de 2020 ; et*
- b) *Les Etats du SAT, par le biais des Bureaux régionaux de l'OACI concernés, participent, en qualité d'observateurs, à la réunion SOG/21 de NAT à Madrid, Espagne.*

4.53. Il a été noté que l'ACM a approuvé la liste des priorités suivantes de projets conjoints visant à renforcer l'harmonisation et l'exploitation continue de l'espace aérien atlantique :

- a) Harmonisation de plans d'urgence,
- b) Mise en œuvre de la communication et de la surveillance basées sur la performance (PBCS), et

- c) Mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique – diffusion (ADS-B) spatiales

4.54. Concernant la planification d'urgence, il a été donné que le Plan d'urgence actualisé du SAT a été approuvé par la réunion SAT/24.

4.55. Concernant la PBCS, il a noté que, sur la base des conclusions de la dernière réunion du Groupe de coordination des Agences de surveillance régionale de l'OACI (RMACG) en juin 2019, la SATMA, l'ARMA et la CARSAMA devront mettre à jour leurs termes de référence pour les inclure dans les plans de surveillance et d'installation d'un HMU RVSM dans la Région AFI pour garantir leur harmonisation mondiale.

4.56. La réunion a également convenu que les aspects cruciaux de la sécurité de la surveillance régionale de la dimension verticale, latérale et longitudinale dans la mesure où elle a trait à la mise en œuvre de la PBCS constituent une composante de sécurité nécessaire des services à l'avenir. La Décision et les Conclusions suivantes ont été formulées :

***Décision 22/44 d'APIRG : Points focaux pour la coordination du SAT et du NAT***

*Il est décidé que :*

*Le Secrétariat coordonne et confirme la nomination de points focaux chargés de coordonner avec le NAT, la liste identifiée et priorisée de projets en vertu de la résolution de la réunion ACM/1.*

***Conclusion 22/45 d'APIRG : Suivi de la PBCS par les RMA***

*Il est conclu que :*

*Les Agences régionales de surveillance, SATMA, ARMA et CARSAMMA, mettent à jour leurs termes de référence pour inclusion des plans de surveillance et d'installation de la PBCS pour un HMU RVSM additionnel dans la Région AFI pour assurer une harmonisation mondiale.*

***Formalisation du Groupe SAT***

4.57. La réunion a été informée que le Conseil a convenu que différentes options soient élaborées pour être examinées par l'ANC et le Conseil sur la manière de formaliser les travaux du SAT. Il a été noté que le Secrétariat demande des conseils et des contributions à cet égard de tous les acteurs associés au SAT afin de préparer des options viables à porter à l'examen de l'ANC et du Conseil.

Au vu de ce qui précède, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

***Conclusion 22/46 d'APIRG/22 : Formalisation du Groupe SAT***

*Il est conclu que :*

*Les Etats et les acteurs du SAT soient priés de donner des informations au Secrétariat du SAT sur les différentes options devant être examinées par l'OACI pour formaliser le Groupe SAT en vue d'améliorer la coordination avec le NAT, d'harmoniser les opérations et de servir de plateforme de discussion avant le 31 octobre 2019.*

### ***Décision 22/47 d'APIRG/22 : Formalisation du Groupe SAT***

*Il est convenu que :*

*Le Secrétariat coordonne les différentes options proposées par les acteurs du SAT en vue de formaliser le Groupe SAT auprès du Siège de l'OACI pour présentation à l'ANC et au Conseil.*

### ***Supervision de la sécurité des activités du SAT***

4.58. La réunion a noté que le Groupe SAT rend compte actuellement à plusieurs PIRGs et RASGs en impliquant les ANSPs de leurs Etats respectifs, ce qui pose le problème de mise en œuvre, pour le rôle de supervision de la sécurité des Etats. Il a été rappelé que la fourniture de services océaniques nécessite un focus unique non seulement sur la mise en œuvre mais aussi sur l'assurance que les ANSPs d'exécution respectent les niveaux prescrits et convenus de sécurité. Cette exigence peut être le mieux respectée en rendant les organismes de régulation des Etats responsables de la réalisation du niveau convenu de performance de la sécurité dans la fourniture des services de navigation aérienne et dans l'exploitation d'aéronefs.

4.59. Pour relever ce défi, il a été convenu d'établir un Groupe indépendant de supervision de la sécurité du SAT (SAT SOG) en complément de l'IMG du SAT. La solution proposée garantirait que les propositions de mise en œuvre reçoivent une supervision appropriée de la sécurité et offrent aux PIRG et RASG respectifs des informations complètes sur les initiatives SAT. Le Secrétariat informera le Groupe SAT en conséquence.

4.60. La réunion a approuvé les rôles définis potentiels suivants en matière de sécurité pour le SAT SOG qui viendraient compléter le SAT IMG et permettrait au SAT IMG de se concentrer sur les mises en œuvre, les procédures et les questions techniques :

- a) Définir clairement toutes les responsabilités de réalisation de la performance de la sécurité eu égard à la fourniture de services de navigation aérienne,
- b) Soutenir les activités de gestion de la sécurité devant donner lieu à une culture organisationnelle favorisant les pratiques sûres, encourageant les rapports et une communication efficaces sur la sécurité et gérant activement la sécurité au sein du SAT,
- c) Partager les données, les connaissances et l'expertise en matière de sécurité avec les parties prenantes concernées,
- d) Diffuser aux parties prenantes les informations sur la sécurité et les besoins du SAT en matière d'exploitation,
- e) Etablir et mettre en œuvre des processus d'identification des dangers et de gestion des risques afin d'éliminer ou d'atténuer les risques de sécurité associés aux services de navigation aérienne en appui à l'exploitation d'aéronefs dans le SAT,
- f) Etablir et mesurer la performance de la sécurité dans la Région SAT par rapport à des normes de sécurité convenues, et
- g) Améliorer continuellement la performance de la sécurité du SAT à travers des processus de gestion de la sécurité.

**PARTIE V:**

**DEUXIEME SESSION CONJOINTE APIRG/22 ET  
RASG-AFI/5**

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RESULTATS DE LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA COORDINATION APIRG/RASG-AFI**

**Groupe de travail sur la coordination (ARC-TF/ 2)**

1.1. La réunion a examiné les résultats de la Deuxième réunion de l'Equipe de Travail (ARC-TF/2) d'APIRG/RASG-AFI, présentés par le Premier Vice-président de l'APIRG. L'ARC-TF / 2 examiné les termes de référence et la composition de l'Equipe de Travail d'APIRG/RASG-AFI, comme indiqué dans l'**Appendice 5A** du présent rapport.

1.2. L'Equipe de Travail a ensuite examiné les zones communes entre APIRG et RASG-AFI, la Stratégie de renforcement des PIRG/ RASG et les attributions des tâches d'APIRG/22 et RASG-AFI/5 à l'Equipe de Travail. L'**Appendice 5B** présente un résumé des attributions de tâches et des domaines communs à l'APIRG et au RASG-AFI

1.3. La réunion a eu des discussions préliminaires sur les éléments qui devraient avoir un impact sur les termes de référence et les Manuels de Procédures d'APIRG et du RASG-AFI. Les éléments identifiés incluaient (mais sans s'y limiter) le format, le lieu, la fréquence et la structure des réunions ainsi que le cycle de présentation des rapports. La réunion a reconnu que l'Equipe de travail a besoin de plus de temps pour analyser l'impact des éléments identifiés et d'autres dispositions et convenu du calendrier d'élaboration de propositions à présenter aux deux groupes, ainsi que des changements structurels à mettre en œuvre.

1.4. L'Equipe de Travail a été particulièrement invitée à présenter une première série de propositions au Comité de coordination des projets d'APIRG (APCC) et au Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC) avant la mi-septembre. Par la suite, une réunion extraordinaire pourra être envisagée au cours du premier trimestre 2020 pour examiner et adopter les changements structurels à mettre en œuvre afin de garantir la conformité des Groupes régionaux d l'AFI avec la Stratégie d'amélioration des PIRG/RASG.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EVALUATION DU FORMAT DES REUNIONS APIRG/22 & RASG-AFI/5**

2.1. La réunion a procédé à un échange de vues sur le format adopté par les réunions APIRG/22 et RASG-AFI/5 par rapport à l'approche dos à dos habituelle. Les contraintes logistiques, les implications de coûts et les défis de certains Etats et certaines Organisations pour couvrir des réunions parallèles ont été notamment rappelés. Il a été convenu d'inclure l'évaluation de ce format dans les travaux de l'Equipe de Travail ARC.

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : LIEU ET DATE DES PROCHAINES REUNIONS DE L'APIRGS ET DU RASG-AFI**

3.1 La date et le lieu des prochaines réunions d'APIRG et du RASG-AFI seront coordonnés par le Secrétariat et communiquées aux membres en temps utile.

#### **POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : CEREMONIE DE CLOTURE**

4.1 M. Simon Allotey, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Ghana, a présidé la cérémonie de clôture. Il a été rejoint à l'unanimité par tous les participants pour féliciter M. Mam Sait Jallow, Directeur du Bureau régional pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF), dont le deuxième mandat arrivera à son terme le 8 septembre 2019, pour sa formidable et merveilleuse contribution aux travaux de l'OACI, par le biais du Bureau régional WACAF, de l'APIRG, du RASG-AFI et du plan AFI. La réunion lui a souhaité du succès dans ses projets futurs.

4.2 M. Jallow a exprimé sa gratitude pour le soutien et la collaboration dont il a bénéficié de la part des États, des organisations/institutions internationales et régionales, des parties prenantes de l'aviation, des partenaires du secteur et des collègues de l'OACI.